

Biuletyn Ośrodka Badań Azji
Centrum Badań nad Bezpieczeństwem
Akademii Sztuki Wojennej

Numer 22 | październik 2018

The Bulletin of the Asia Research Centre

Centre for Security Studies

War Studies University

Volume 22 | October 2018

Autorzy

Alicja Bachulska, Krzysztof Iwanek, Łukasz Przybyszewski, Łukasz Sarek

Redakcja biuletynu

Krzysztof Iwanek

Ośrodek Badań Azji
Centrum Badań nad Bezpieczeństwem
Akademia Sztuki Wojennej
al. gen. A. Chruściela „Montera” 103
00-910 Warszawa

Tel.: 261-814-484
E-mail: osrodekbadanazji@akademia.mil.pl
Twitter: [@osrodekazji](https://twitter.com/osrodekazji)

Wszelkie opinie i uwagi na temat publikacji proszę przesyłać na ww. adres e-mail.

Spis treści

Podsumowania tekstów	5
Irańskie władze przyspieszają wdrażanie technologii blockchain	
<i>Łukasz Przybyszewski.....</i>	<i>11</i>
Koncesja na autostradę dla chińskiej firmy w Bośni w kontekście polskich projektów infrastrukturalnych	
<i>Łukasz Sarek.....</i>	<i>17</i>
Umowa o sprzedaży Indiom systemu S-400 w kontekście stosunków rosyjsko-indyjskich i indyjsko-amerykańskich	
<i>Krzysztof Iwanek.....</i>	<i>27</i>
Szczyt Xi-Abe. Perspektywy na zbliżenie chińsko-japońskie	
<i>Alicja Bachulska.....</i>	<i>33</i>
English summaries [click to jump].....	41

Podsumowania tekstów

Irańskie władze przyspieszają wdrażanie technologii blockchain

Łukasz Przybyszewski

Władze Islamskiej Republiki Iranu (IRI) zdecydowały się na wdrożenie technologii blockchain (BC) na potrzeby instytucji finansowych. Dotychczas było to jedynie rozważane. BC to zdecentralizowana i rozproszona baza danych w modelu jawnoźródłowym w sieci internetowej o architekturze peer-to-peer. BC może służyć do rejestrowania i szyfrowania transakcji. Jak wiele z rodzajów baz danych, potencjalne zastosowanie BC jest szersze niż się powszechnie uważa. Użycie do rejestru i szyfrowania transakcji w kryptowalutach jest tylko jednym z wielu sposobów wykorzystania BC. Obecnie wszystko wskazuje na to, że wdrożenie BC w Iranie na potrzeby instytucji finansowych zostanie przyspieszone. Najprawdopodobniej dzieje się to zarówno z racji konieczności wdrażania najnowocześniejszych technologii finansowymi (fintech), jak i wprowadzania rozwiązań, dzięki którym irański system finansowy zostałby dodatkowo ochroniony przed skutkami nadchodzących sankcji.

Wprowadzenie instrumentów transakcji finansowych opartych o BC stwarza dla IRI wiele nowych możliwości. Technologia ta może pozwolić władzom IRI omijanie systemu rozliczeń SWIFT, którego zarząd mógłby jeszcze bardziej zaostrzyć swoją politykę wobec ewentualnych transakcji z IRI. Jednak nie oznacza to, że jedynym instrumentem w takich transakcjach będą kryptowaluty, gdyż BC pozwala też oczywiście na budowę systemu rejestru wymiany w walutach lokalnych. IRI dąży do szybkiego wprowadzenia BC oraz własnej kryptowaluty, ażeby zredukować lub ukryć swe transakcje w dolarach. Irański bank centralny (CBI) przy współpracy z jedną z powiązanych spółek zamierza – najpewniej tak szybko jak to możliwe – emitować narodową kryptowalutę w oparciu o riala. Celem tego działania jest zaoferowanie jej jako środka transakcji dla docelowo wszystkich trzech sektorów irańskiej gospodarki (państwowego, para-państwowego, prywatnego).

Wprowadzane obecnie przez IRI ustawy dot. przeciwdziałania praniu pieniędzy i ponadnarodowej przestępczości zorganizowanej nie dają żadnej gwarancji prawnej, że władze w Teheranie powstrzymają się od wspierania terroryzmu. Jeśli UE nie zmieni swojego stanowiska względem udzielenia wsparcia dla IRI, czyli utrzymania wymiany handlowej z IRI mimo sankcji USA z powodu własnych interesów gospodarczych, to ciężko trudno będzie zaprzeczyć, że Unia niejako pośrednio przyczyni się do wspierania terroryzmu.

Koncesja na autostradę dla chińskiej firmy w Bośni w kontekście polskich projektów infrastrukturalnych

Łukasz Sarek

Na początku października rząd autonomicznej Republiki Serbskiej wchodzącej w skład Bośni i Hercegowiny wydał oświadczenie o przyznaniu chińskiej państwowej firmie Shandong International Economic and Technical Cooperation Corp (CSIETC) koncesji na budowę i zarządzanie autostradą Banja Luka-Prijedor. Rozbudowa tego połączenia była bardzo wysoko oceniana z punktu widzenia kryteriów ekonomicznych i nie budziła takich kontrowersji jak np. budowana przez China Road and Bridge Corporation autostrada w Czarnogórze czy budowana przez Sinohydro autostrada Ochryda-Kiczewo.

Ujawnione do tej pory informacje nie pozwalają na precyzyjne określenie zakresu ryzyka i obowiązków, jakie przyjmuje na siebie chiński inwestor, a jakie Republika Serbska. Z dostępnych źródeł wynika jednak, że chiński udział w projekcie infrastrukturalnym w Bośni będzie prawdopodobnie przykładem inwestycji na zasadzie zbliżonej do BOT (Build-operate-transfer: buduj-eksploatuj-przełącz) z pewnymi modyfikacjami wynikającymi z eksploatacji autostrady przez chińską firmę na zasadzie koncesji. Model ten wydaje się być istotnie odmienny od modelu forsowanego przez chińskie przedsiębiorstwa biorące udział w licznych przetargach infrastrukturalnych w Europie (w tym również w Polsce). Chińska propaganda przedstawia udział chińskich firm jako inwestycje, podczas gdy w rzeczywistości zazwyczaj ograniczają się one do roli wykonawcy robót lub dodatkowo

wykonawcy projektu. W Bośni chińska firma ma przyjąć na siebie zarządzanie operacyjne ukończoną inwestycją i być może również ryzyko jej rentowności.

Zainteresowanie chińskich firm udziałem w zamówieniach publicznych w Polsce wzrasta i wykorzystując trudności finansowe polskich firm szukają one możliwości wspólnego wejścia w projekty infrastrukturalne. Systemowe rozwiązanie problemu waloryzacji wynagrodzeń i płynności finansowej polskich firm jest istotne dla przetrwania lub utrzymania konkurencyjności wielu z nich wobec firm zagranicznych, w tym chińskich. W Polsce ma jednak również obecnie miejsce wzrost liczby i wartości zamówień publicznych, a polskie firmy mogą nie być w stanie w najbliższym czasie obsłużyć części z nich. Należy więc podjąć próby skierowania chińskiej aktywności do podejmowania projektów o szerszym zakresie zaangażowania finansowego i wyższym poziomie ryzyka, w tym również obejmującego zarządzanie operacyjne inwestycją po jej zakończeniu i zapewnienie rentowności projektu. Wejście chińskich firm do projektów powinno być korzystne ze względu na interes państwa i pożytek społeczny, ale powinno uwzględniać sytuację i interesy polskich przedsiębiorstw.

Umowa o sprzedaży Indiom systemu S-400 w kontekście stosunków rosyjsko-indyjskich i indyjsko-amerykańskich

Krzysztof Iwanek

5 października br. w Nowym Delhi odbył się rosyjsko-indyjski szczyt, podczas którego podpisano przede wszystkim umowę o nabyciu przez Indie systemu S-400. Jest to jedna z najważniejszych umów podpisanych między Moskwą a Nowym Delhi w ostatnich latach, ale nie stanowi ona politycznego przełomu. Wręcz przeciwnie: potwierdza ona chęć zachowania przez indyjski rząd równoczesnej współpracy z USA i z Rosją. Mimo jej podpisania, Indie zapewne dalej będą nabywać coraz więcej sprzętu wojskowego od Stanów Zjednoczonych i coraz szerzej współpracować z nimi w dziedzinie bezpieczeństwa. Poza wyjątkowymi i nowoczesnymi technologiami takimi jak S-400 sprzedaż sprzętu wojskowego z Rosji do Indii maleje, a ten szczyt był na to kolejnym dowodem; współpraca z Rosją w tym zakresie powinna jednak się utrzymywać. Ze względu na akt prawny CAATSA

(Countering America's Adversaries Through Sanctions Act, 2017 r.) władze USA powinny teraz objąć Indie sankcjami. Najbardziej prawdopodobne wydają się dwa scenariusze: (1) Prezydent USA uczyni dla Nowego Delhi w tym wypadku wyjątek lub (2) władze USA nałożą na Indie sankcje, które następnie zniosą, gdyż same liczą na eksport technologii wojskowych (i innych produktów) do tego państwa. Niezależnie od tych dwóch możliwości, Amerykanie i tak mogą w przyszłości powstrzymać się od sprzedawania niektórych, bardziej zaawansowanych produktów o zastosowaniu militarnym ze względu na wrażliwe informacje, jakie S-400 może gromadzić o innych systemach.

Szczyt Xi-Abe. Perspektywy na zbliżenie chińsko-japońskie

Alicja Bachulska

i analityk ds. Japonii w Ośrodku Badań Azji

Intensyfikacja spotkań dwustronnych na linii Pekin-Tokio oraz szczyt dwustronny sugerują, że relacje chińsko-japońskie polepszają się. Pomimo tych sygnałów należy jednak pamiętać, że większość problemów utrudniających długotrwałą stabilizację relacji Pekinu z Tokio pozostaje nierozwiązana. Ambicje mocarstwowe obu państw, kwestie terytorialne na Morzu Wschodniochińskim, spory o interpretację historii czy stosunek wobec roli USA w regionie to najważniejsze problemy, które od kilku dekad uniemożliwiają zbliżenie Pekinu z Tokio. Z perspektywy chińskiej ocieplenie stosunków w ostatnich miesiącach może być rozumiane jako taktyczny ruch odzwierciedlający zmieniające się priorytety Pekinu w regionie, w szczególności w kontekście izolacjonizmu gospodarczego prezydenta USA Donalda Trumpa, który niekorzystnie wpływa na sytuację ekonomiczną zarówno w Chinach, jak i w Japonii. Z perspektywy japońskiej długotrwałe utrzymywanie napiętych relacji z Pekinem wydaje się być niekorzystne. Chociaż Japonia postrzega Chiny jako rywala zarówno w sferze politycznej, jak i gospodarczej, jest również otwarta na współpracę w niektórych obszarach. Projekty infrastrukturalne w państwach trzecich są jednym z nich. Strona japońska stara się dywersyfikować własne szlaki handlowe, m.in. w celu zmniejszenia zależności od Stanów Zjednoczonych, które dalej zapewniają swobodę żeglugi na Pacyfiku. W tym kontekście tworzenie nowych sieci połączeń i infrastruktury portowej, również we współpracy z Chinami, jest korzystne z punktu widzenia Japonii. Charakter tego

rodzaju współpracy nie jest jednak jasno określony, a oba państwa promują własne wizje rozwoju infrastruktury i połączeń. Jednocześnie należy pamiętać, że zarówno Chiny, jak i Japonia chcą zwiększać swój status na arenie międzynarodowej. Pomimo zewnętrznych czynników pozwalających na zbliżenie Pekinu z Tokio trudno powiedzieć więc, czy jest to początek dogłębnej odnowy relacji.

Irańskie władze przyspieszają wdrażanie technologii blockchain

Władze IRI (Wysoka Rada ds. Cyberprzestrzeni) uznały wytwarzanie kryptowaluty za branżę przemysłu¹. Obecnie import wykorzystywanego w tym celu sprzętu teleinformatycznego stał się w Iranie legalny i trwają prace koordynujące pomiędzy resortami i izbami przemysłowymi². Choć wciąż brak jest uściślonej linii politycznej i odpowiedniej legislacji względem kryptowalut w IRI, to można z dużą dozą pewności uznać, że IRI faktycznie dąży do stworzenia własnej narodowej kryptowaluty w oparciu o riala³. Centralny Bank Iranu (CBI) działa w tym zakresie z powiązaną z CBI firmą Szerkat-e Chadamat-e Infarmatik (Informatics Services Corporation)⁴. Aktualnie celem tych działań jest zastosowanie technologii BC do stworzenia tokena (generatora kodów) i instrumentu transakcji międzybankowych. Oznacza to, że kryptowaluta zostanie zaoferowana jako instrument transakcji w pierwszej kolejności dla sektora państwowego irańskiej gospodarki. Brak jest informacji odnośnie sektora stricte parapaństwowego, ale można uznać, że ten również uzyska dostęp do rozwiązań opartych o kryptowalutę. W dalszej kolejności, po konsultacjach z sektorem prywatnym i nowo powstającym think tankiem celowym, kryptowaluta ma być także zaoferowana sektorowi prywatnemu⁵. CBI pozostanie jedynym emitentem narodowej kryptowaluty irańskiej. Legalizacja importu sprzętu do wytwarzania kryptowaluty oznacza, że istnieje potencjał również dla sektora prywatnego w partycypacji w rozwijaniu rynku na usługi związane z BC. W dalszej perspektywie rozwiązania wytworzone dzięki BC mają zostać udostępnione obszarowi transakcji detalicznych, czyli irańskiemu społeczeństwu.

Korzyści dla IRI wynikające z wprowadzenia BC na potrzeby systemów rozliczeń

Zasadniczo wprowadzenie rozwiązań oferowanych przez technologię BC na potrzeby irańskiego systemu finansowego prędzej czy później miałyby miejsce, lecz obecnie

wzmociono wysiłki, aby nastąpiło to szybciej⁶. IRI dąży do wdrażania alternatywnych metod rozliczeń po to, ażeby zredukować lub ukryć swe transakcje w dolarach i zmniejszyć ryzyko wystąpienia kolejnych sankcji lub zamrożenia środków. BC oferuje taką możliwość. Oparcie instrumentów transakcji finansowych o technologię BC pozwoli bowiem władzom IRI uchronić się przed częścią skutków nadchodzących ewentualnych sankcji USA. Szczególnie dotyczy to uzyskania możliwości omijania systemu rozliczeń SWIFT, który z racji historycznej jest ściśle związany z dolarem i amerykańskim systemem instytucji finansowych. BC pozwala na wymianę nie tylko w kryptowalutach, ale też oczywiście w walutach lokalnych (ograniczeń tu nie ma). Choć wykluczenie irańskich banków z rejestru SWIFT może być utrudnione z uwagi na rozbieżność zdań między USA a EU, to nie jest niemożliwe. Restrykcje wobec irańskich banków włączonych do SWIFT-u i tak mają miejsce, choć część państw EU zdaje się nie ulegać presji⁷. Ponadto rząd Stanów Zjednoczonych może zdecydować o nałożeniu sankcji np. na europejskie banki będące członkami SWIFT-u, ale nieprzestrzegające regulacji USA wymierzonych w IRI – pomimo istniejącego wirtualnego i fizycznego rozdziału systemu informacyjnego SWIFT na transatlantycki i europejski⁸. W związku z tym BC pozwoli irańskim władzom na dokonywanie wysokokwotowych transakcji bezgotówkowych poza SWIFT-em, a dodatkowo – co jest równie istotne – w oparciu o riała i walutę kontrahenta. Oznacza to, że w praktyce IRI mogłaby potencjalnie – jeśli w danym państwie partnerskim lub pośredniczącym istnieje odpowiednia infrastruktura BC (i ew. rynek wymiany oraz wola polityczna) – handlować z dowolnym krajem, w oparciu o dowolny parytet, bez konieczności polegania na dotychczasowych strukturach systemu międzynarodowych transakcji międzybankowych.

Korzyści i zagrożenia dla Polski i UE związane z transakcjami opartymi na BC i kryptowalutach

Instrumenty finansowe oparte o technologię BC oferują wiele korzyści. Umożliwiają na przykład dokonywanie transakcji w teoretycznie dowolnych wartościach i w oparciu o dowolny parytet, jak choćby ropę naftową, złoto, inną walutę lub instrument. Kolejną zaletą jest wysoka odporność na ataki hakerskie i przejrzystość transakcji (choć wszystkie informacje mogą być w razie potrzeby też anonimowe i ukryte pod silnym szyfrem).

Powstawanie wysoce niejednorodnego systemu alternatywnego do SWIFT można więc zdecydowanie postrzegać jako silne zagrożenie⁹. Dodatkowo, jeśli doszłoby też do szerszej wymiany kryptowalut między państwami UE i IRI (tzn. nie tylko narodowej irańskiej kryptowaluty z kierunku IRI), to wówczas instytucje finansowe w UE mogłyby napotkać problemy typowe dla obszaru wysokiego ryzyka, czyli wyższego prawdopodobieństwa wystąpienia zjawiska prania pieniędzy, większej liczby transakcji nieformalnych. Tego typu transakcjom towarzyszą różnego typu nadużycia, takie jak np. fikcyjne transakcje i kontrahenci. Nie bez znaczenia jest też fakt, że portfel z kryptowalutą można swobodnie zamknąć na zwykłym nośniku danych typu pamięć przenośna, a login i hasło do portfela są równie łatwe do zapamiętania i przekazania jak te do skrzynki pocztowej). W praktyce, jeśli chodzi o zjawisko sponsorowania terroryzmu (i cyberterroryzmu), BC oferuje podobne możliwości co polecenie przelewu lub wypłaty czy *hawala* (nieformalny i często dokonujący się poza instytucjami finansowymi system wymiany lub kompensacji finansowej/towarowej/usługowej w oparciu o tzw. sieć zaufania). Choć technologia BC pozwala na określanie wzorców wskazujących na pranie pieniędzy w transakcjach dokonywanych w kryptowalutach, to np. anonimowość stron transakcji stanowi wręcz zaproszenie do użycia popularnej kryptowaluty (takiej jak Bitcoin) na potrzebę czegoś, co dziś moglibyśmy nazwać „*e-hawala*” (szczegółowy raport na temat zagrożeń związanych z jawnym finansowaniem terroryzmu dzięki technologii BC w przypisie)¹⁰. Szereg innych, tzw. alternatywnych kryptowalut, umożliwia częstokroć jeszcze większy stopień anonimowości. Istnieje też (mimo możliwości analizy wzorców) wciąż zagrożenie wykorzystania w procesie prania pieniędzy europejskich instytucji finansowych działających w obszarze kryptowalut i powiązanych z rynkiem amerykańskim. Pod tym względem szczególnie zagrożone wydają się instytucje pośredniczące i partycypujące, w tym giełdy, firmy przetwarzające płatności i oferujące usługi weryfikacyjne. Nie wszystkie instytucje pośredniczące i partycypujące działają jednak w dobrej wierze. Wiele z nich służy bowiem kamuflowaniu przestępstw i nadużyć, skutecznie pozorując legalną działalność, przez co może stwarzać zagrożenie dla ww. instytucji finansowych. Większość tego typu instytucji jest (często nominalnie) zlokalizowanych w tzw. rajach podatkowych, ale istnieje także wiele wykorzystywanych do nadużyć podmiotów działających na terenie państw UE, w tym takich, które popularnie nie cieszą się opinią tzw. rajów podatkowych. Wobec tego jawne

finansowanie terroryzmu jest oczywiście tak samo ograniczone i ryzykowne jak w przypadku tradycyjnych metod, ale ukrycie faktycznych zamiarów nie jest w żaden sposób sprawą trudną. Warto przy tym pamiętać, że IRI postrzega użycie kryptowalut jako środka zaradczego o charakterze politycznym, bowiem władze w Teheranie wprost określają ten środek rozliczeniowy jako narzędzie służące IRI i Rosji do wspólnego wyjścia spod dominacji dolara¹¹.

Kwestia członkostwa IRI w Financial Action Task Force

Zjawisko prania pieniędzy i sponsorowania terroryzmu jest jednym z wielu czynników, które skutecznie utrudniały lub uniemożliwiały IRI pozyskanie zagranicznych inwestycji i współpracę z zagranicznymi instytucjami finansowymi. Jednym ze sposobów zaradzenia temu (choćby częściowego) jest wprowadzenie wymaganych przez międzyrządową organizację Financial Action Task Force (FATF) norm prawnych dot. regulacji i sposobów przeciwdziałania ww. zjawiskom. W obliczu zacieśniających się amerykańskich sankcji wokół IRI brak członkostwa w FATF byłby jedynie dodatkowym argumentem przemawiającym przeciwko jakemukolwiek wsparciu IRI przez państwa bliższe USA. Dlatego irański parlament w dniu 25 września br. przyjął dwie ustawy mające ułatwić IRI uzyskanie statusu członka w FATF. Jedną z nich jest ustawa dot. przeciwdziałania praniu pieniędzy, a druga zasadniczo ratyfikuje konwencję z Palermo o przeciwdziałaniu ponadnarodowej przestępczości zorganizowanej. Przyjęto jednocześnie dwa odpowiedniki tychże ustaw w formie konwencji międzynarodowych. Jednakże choć początkowo także i ustawa o przeciwdziałaniu wspierania terroryzmu miała być na agendzie prac parlamentarnych, to została ona odrzucona¹². Powyższe przyjęte ustawy zostaną poddane ocenie w kręgach wyższych politycznych ciał kolegialnych, które mogą oczekiwać kolejnych poprawek nadających większej elastyczności interpretacyjnych. W obliczu wycofania obrad nt. ustawy o przeciwdziałaniu wspierania terroryzmu nie można jednak oczekiwać, że IRI zaprzestanie pomagać tym organizacjom, których władze w Teheranie nie postrzegają jako zaangażowane w terroryzm. Kolejnym problemem jest fakt, że IRI nie będzie współpracować z agencjami zewnętrznymi w regularnej wymianie informacji dot. prania pieniędzy i ponadnarodowej przestępczości zorganizowanej¹³. Obecnie IRI otrzymała

dotychczasowy czas, do lutego 2019 r., na spełnienie wszystkich wymogów FATF¹⁴. Mimo to istnieje znaczne prawdopodobieństwo, że wprowadzane przez IRI regulacje w końcu zaowocują jakąś formą członkostwa Iranu w FATF (np. członka obserwującego w ramach Grupy Eurazjatyckiej) i uzyskaniem wsparcia ze strony UE. Ciężko będzie zarazem wiarygodnie obronić się przed zarzutem, że w takiej sytuacji pomoc UE (z racji własnych interesów gospodarczych) dla IRI w rzeczywistości oznaczałaby pośrednią formę wspierania terroryzmu. Jednocześnie działań IRI w zakresie respektowania norm FATF i we wprowadzaniu technologii BC oraz kryptowalut daje wiele powodów do wątpliwości. Nie można mieć zatem pewności, że systemy rozliczeń w oparciu o BC nie posłużą de facto do omijania wprowadzanej legislacji. W tych warunkach nie ma też żadnej gwarancji, że IRI nie będzie wspierał organizacji, które UE uznaje za terrorystyczne.

Łukasz Przybyszewski – analityk ds. Iranu w Ośrodku Badań Azji

¹ *Cyberspace chief: Iran Government Accepts Cryptocurrency Mining as Industry*, IBENA News Agency, 4.09.2018, <http://en.ibena.ir/news/90849/> [dostęp: 6.10.2018].

² *'Cryptomining Equipment Sale Is Legal in Iran'*, IBENA News Agency, 10.09.2018, <http://en.ibena.ir/news/91116/> [dostęp: 6.10.2018].

³ *Iranian Cryptocurrency's Features Revealed*, IBENA News Agency, 27.08.2018, <http://en.ibena.ir/news/90482/> [dostęp: 6.10.2018].

Pierwsza krajowa waluta cyfrowa jest wdrażana (pers.), IBENA News Agency, 21.02.2018, <http://www.ibena.ir/news/82486/> [dostęp: 6.10.2018].

⁴ *Informatics Services Corporation* (strona firmowa), <http://www.isc.co.ir/Portal/Home/> [dostęp: 6.10.2018].

⁵ *Iran to Legalize Import of Cryptocurrency Mining Equipment*, IBENA News Agency, 18.09.2018, <http://en.ibena.ir/news/91493/> [dostęp: 6.10.2018].

⁶ *Ogłoszenie ostatecznej regulacji kryptowalut nastąpi definitywnie do końca września* (pers.), IBENA News Agency, 4.07.2018, <http://www.ibena.ir/news/87999/> [dostęp: 6.10.2018],

Zatwierdzono projekt uruchomienia systemu informacji finansowej i waluty cyfrowej (pers.), IBENA News Agency, <http://www.ibena.ir/news/90760/> [dostęp: 6.10.2018].

⁷ *France to Consider Establishing Joint Bank with Iran*, IBENA News Agency, 27.09.2018, <http://en.ibena.ir/news/91869/France-to-Consider-Establishing-Joint-Bank-with-Iran> [dostęp: 6.10.2018],

50 German Banks Processing Payments from Iranian Banks, IBENA News Agency, 4.10.2018, <http://en.ibena.ir/news/92207/> [dostęp: 6.10.2018].

⁸ J.P. Koning, *Europe's SWIFT Problem*, Bourse & Bazaar, 27.08.2018, <https://www.bourseandbazaar.com/articles/2018/8/24/europes-swift-problem> [dostęp: 6.10.2018].

⁹ *Iran Weighs up New Payment System to Circumvent U.S. Sanctions*, IBENA News Agency, 1.10.2018, <http://en.ibena.ir/news/92075/> [dostęp: 6.10.2018].

¹⁰ Tom Keatinge, David Carlisle, Florence Keen, *Virtual currencies and terrorist financing: assessing the risks and evaluating responses*, Dział polityczny ds. praw obywatelskich i spraw konstytucyjnych Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Wewnętrznej UE, 4.06.2018,

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604970/IPOL_STU\(2018\)604970_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604970/IPOL_STU(2018)604970_EN.pdf) [dostęp: 6.10.2018].

¹¹ *System informacyjny i wspólna waluta cyfrowa to sposoby wyjścia spod dominacji dolara* (pers.), IBENA News Agency, 18.05.2018, <http://www.ibena.ir/news/86016/> [dostęp: 6.10.2018].

¹² *Warunki przyjęcia i zatwierdzenia FATF w parlamencie* (pers.), IBENA News Agency, 23.09.2018, <http://www.ibena.ir/news/91610/> [dostęp: 6.10.2018].

¹³ *Wysoka Rada ds. walki z praniem pieniędzy zakazała współpracy z innymi podobnymi organizacjami* (pers.), IBENA News Agency, 25.09.2018, <http://www.ibena.ir/news/91749/> [dostęp: 6.10.2018].

¹⁴ *Public Statement - October 2018: Iran*, Financial Action Task Force, 19.10.2018, <http://www.fatf-gafi.org/publications/high-riskandnon-cooperativejurisdictions/documents/public-statement-october-2018.html> [dostęp: 22.10.2018].

Koncesja na autostradę dla chińskiej firmy w Bośni w kontekście polskich projektów infrastrukturalnych

1 października br. rząd autonomicznej Republiki Serbskiej wchodzącej w skład Bośni i Hercegowiny wydał oświadczenie o przyznaniu chińskiej firmie koncesji na budowę i zarządzanie planowaną autostradą Banja Luka-Prijedor¹. Udzielona China Shandong International Economic and Technical Cooperation Corp (CSIETC) na 33 lata koncesja jest pierwszą tego typu przyznaną chińskiemu przedsiębiorstwu na Bałkanach². Wartość inwestycji to 297 mln euro. Chińska firma zobowiązała się do zaprojektowania i wybudowania odcinka o długości 42 km oraz do zapewnienia finansowania inwestycji. W zamian uzyskuje prawo do pobierania opłat za korzystanie z autostrady i zatrzymania 5 proc. przychodów. Republika Serbska ma również zapłacić 4,4 mln euro jednorazowej opłaty wstępnej³.

Zakres działalności Shandong Hi-Speed Group

CSIETC jest przedsiębiorstwem państwowym wchodzącym w skład Shandong Hi-Speed Group⁴. Grupa zajmuje się przede wszystkim budową infrastruktury, w tym autostrad, linii kolejowych i mostów oraz zarządzaniem ukończonymi inwestycjami. W 2018 r. grupa miała ukończyć budowę sześciu autostrad w Chinach o wartości prawie 13 mld rmb (prawie 7 mld pln, 1,7 mld euro) oraz inne projekty drogowe i kolejowe o wartości 22 mld rmb (ok. 12 mld pln, 2,9 mld euro)⁵. Według oficjalnych informacji grupa miała uczestniczyć w różnych projektach zagranicznych zlokalizowanych w 106 państwach, jednak liczba i skala poważniejszych przedsięwzięć jest znacznie mniejsza niż wielu krajowych konkurentów, którzy operują na zagranicznych rynkach⁶. W 2017 r. grupa realizowała projekty zlokalizowane głównie w następujących państwach: Nepalu, Pakistanie, Timorze Wschodnim, Algierii, Angoli i Wietnamie⁷. W Serbii grupa z opóźnieniami realizuje ponad 50 km odcinków autostrad Obrenovac-Ub i Lajkovac-Ljig⁸.

Zasadność budowy autostrady

Autostrada między Banją Luką a Prijedorem była planowana od dawna. Obecnie oba miasta są połączone dwupasmową drogą M4. W 2010 r. modernizacja dróg M4 i M16 na odcinku Prijedor-Karanowac była bardzo wysoko oceniana z punktu widzenia kryteriów ekonomicznych⁹. W 2014 r. w planach inwestycyjnych autostrada była uwzględniona jako element sieci autostrad Prijedor-Banja Luka-Doboj-Šamac-Bijeljina w pobliżu granicy z Serbią¹⁰. Jej budowa była uwzględniona w planie reform gospodarczych Republiki Serbskiej na lata 2016-2018¹¹. Nie jest to autostrada o tak dużym znaczeniu i wysokim priorytecie jak drogi wchodzące w skład głównej osi europejskiego korytarza 5C (VC)¹². Chińska firma wykonała studium wykonalności i najwyraźniej również wysoko oceniła jej potencjał, skoro zdecydowała się na podjęcie szerszych obowiązków i wyższego ryzyka niż zazwyczaj podejmują chińscy wykonawcy w zagranicznych projektach infrastrukturalnych. Budowa tej autostrady i udział chińskiej firmy nie budzi również takich kontrowersji jak np. budowana przez China Road and Bridge Corporation (CRBC) autostrada w Czarnogórze¹³ czy budowana przez Sinohydro autostrada Ochryda-Kiczewo¹⁴.

Porozumienie efektem wieloletnich kontaktów chińskiej firmy z serbskimi władzami

Przyznanie koncesji CSIETC jest efektem kilkuletnich negocjacji i budowania współpracy między władzami w Banja Luka a chińską grupą. W 2014 r. delegacja urzędników Republiki Serbskiej z ministrem transportu i konsulem Bośni w Chinach złożyła wizytę w siedzibie grupy¹⁵. W kwietniu 2015 r. obie strony podpisały MoU. Dla władz Republiki Serbskiej chiński inwestor był rozwiązaniem problemu niedoboru środków na sfinansowanie inwestycji¹⁶. W listopadzie ub.r. obie strony przy okazji szczytu 16+1 w Budapeszcie podpisały porozumienie o współpracy przy budowie autostrady Banja Luka-Prijedor-Novi Grad oraz modernizacji linii kolejowej z Novi Gradu do granicy chorwackiej. Wartość inwestycji podano na 640 mln usd¹⁷. Po stronie serbskiej umowę o dotyczącą autostrady podpisał państwowy zarządca dróg Autoputevi RS¹⁸. W lutym 2018 r. władze Republiki Serbskiej podjęły szczegółowe negocjacje z chińską firmą w sprawie warunków koncesji na pierwszy odcinek Banja Luka-Prijedor. Przewidywany wówczas okres koncesji to 25-30 lat,

planowany termin ukończenia 2023, a dopuszczalna prędkość na tym odcinku to 120 km/h¹⁹.

Zakres zobowiązań i rozkład ryzyka inwestycyjnego

Ujawnione do tej pory informacje nie pozwalają na precyzyjne określenie zakresu ryzyka, jakie ponosi chiński inwestor, a jakie ponosi Republika Serbska. Podobnie nie pozwalają określić, w jakim zakresie podział ryzyka i obowiązków jest standardowy dla koncesji na budowę i eksploatację drogi płatnej, jak np. według wytycznych Banku Światowego²⁰. Informacje te dają jednak ogólny obraz charakteru transakcji. Jeśli treść oświadczenia rządu Republiki Serbskiej oraz doniesienia medialne potwierdzą się w praktyce, chiński udział w projekcie infrastrukturalnym w Bośni będzie przykładem inwestycji na zasadzie zbliżonej do BOT (Build-operate-transfer: buduj-eksploatuj-przełącz) z pewnymi modyfikacjami wynikającymi z eksploatacji autostrady przez chińską firmę na zasadzie koncesji jak np. pobieranie przychodów od użytkowników i państwowa własność autostrady²¹. Model ten wydaje się również być podobny do stosowanego w Polsce np. przy nadaniu Autostradom Wielkopolskim koncesji na budowę i eksploatację płatnej autostrady A2 na odcinkach Konin-Nowy Tomyśl oraz Nowy Tomyśl-Świecko²², a ogólnie do modelu koncesji na roboty budowlane²³.

Według doniesień medialnych Republika Serbska miała nie udzielać żadnych gwarancji związanych z inwestycją²⁴, jednak nie podano również zasad ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą. Brak także jednoznacznych informacji wskazujących na to, że chińska spółka nie otrzyma subsydiów lub innej formy rekompensaty w sytuacji gdy wpływy z tytułu opłat byłyby niższe niż koszty zarządzania, koszty obsługi zadłużenia związanego z inwestycją lub kwota zwrotu nakładów na inwestycję poniesionych przez chińską spółkę. Do obowiązków władz serbskich należy przeprowadzenie wywłaszczeń nieruchomości²⁵.

CSIETC w Bośni a standardowy modus operandi chińskich firm

Chińskie przedsiębiorstwa biorą udział w licznych przetargach infrastrukturalnych w Polsce²⁶. Chińska propaganda przedstawia je jako inwestycje, podczas gdy w rzeczywistości chińska firma ogranicza się zazwyczaj do roli wykonawcy robót lub dodatkowo wykonawcy projektu²⁷. W wielu państwach, również częściowo w europejskich, chińscy wykonawcy wykorzystują w projektach materiały i wyposażenie importowane z Chin oraz – jeśli to możliwe – chińskich pracowników. W efekcie środki publiczne przeznaczone na projekty infrastrukturalne w niewielkiej tylko części pozostają w państwie, które ponosi koszty inwestycji.

Inwestycja CSIETC w Bośni nie musi oznaczać, że chińskie przedsiębiorstwa będą *en masse* podejmowały projekty infrastrukturalne bardziej w charakterze inwestorów aniżeli wykonawców. Chińskie firmy jednak coraz aktywniej szukają możliwości uzyskania zamówień zagranicznych. Przykład CSIETC pokazuje również, że niektóre z nich, w tym państwowe, są skłonne do podjęcia szerszego zakresu obowiązków i być może większego ryzyka w projekcie.

Chińskie firmy w przetargach w Polsce

W aktualnym reżimie prawnym zamówień publicznych chińskie przedsiębiorstwa mają otwarty dostęp do przetargów w Polsce. Zamawiający ma formalnie ograniczone możliwości wyłączenia lub ograniczenia udziału chińskiej firmy w większości przetargów, poza sytuacjami określonymi w przepisach ogólnych dotyczących zamówień publicznych i w przepisach szczególnych związanych z zamówieniami z zakresu obronności, infrastruktury krytycznej itp²⁸. Zainteresowanie chińskich firm udziałem w zamówieniach publicznych w Polsce wzrasta i szukają one możliwości wejścia w projekty infrastrukturalne razem z polskimi firmami. Dotyczy to zwłaszcza firm średnich i małych, które wobec wzrostu kosztów i problemów z waloryzacją umów mają problemy finansowe²⁹. Współpraca z polskimi firmami np. poprzez przejmowanie ich lub tworzenie z nimi konsorcjów dałyby chińskim przedsiębiorstwom niezbędny know how³⁰. Systemowe rozwiązanie problemu

waloryzacji wynagrodzeń i płynności finansowej polskich firm jest istotne dla przetrwania lub utrzymania konkurencyjności wielu z nich wobec firm zagranicznych, w tym chińskich³¹.

Kształtowanie udziału chińskich firm w polskich projektach infrastrukturalnych

W branży budowlanej ma jednak również obecnie miejsce wzrost liczby i wartości zamówień publicznych³² przy ograniczonych możliwościach rodzimych firm lub polskich oddziałów europejskich firm podjęcia się realizacji wszystkich projektów³³. W sytuacji znaczącego wzrostu liczby i skali projektów infrastrukturalnych – zwłaszcza gdyby nie zostały wprowadzone systemowe rozwiązania problemów polskich przedsiębiorstw³⁴ – może narastać niedobór rodzimych generalnych wykonawców, którzy w przetargach otwartych złożą oferty atrakcyjniejsze niż chińscy wykonawcy. Chińscy wykonawcy wzmogli aktywność w projektach w Polsce. Przy otwartości polskiego rynku zamówień publicznych dla chińskich firm może dojść do wzrostu liczby przetargów wygrywanych przez chińskie firmy, należy więc podjąć próby skierowania tej aktywności w obszary najbardziej korzystne z punktu widzenia państwa i z uwzględnieniem interesów polskich firm i pożytku społecznego.

Zgłaszające się do przetargów chińskie spółki prezentują bardzo różny poziom wiedzy, możliwości i standardów ładu korporacyjnego, co – podobnie jak interesy polskich rodzimych przedsiębiorstw – należy mieć na uwadze przy przygotowaniu przetargów na zamówienia publiczne, w których spodziewany jest udział chińskich firm. Bośniacki przykład pokazuje, że niektóre z nich mogą mieć większą skłonność do podejmowania projektów o szerszym zakresie zaangażowania finansowego i być może do przyjęcia wyższego ryzyka, w tym również obejmującego zarządzanie operacyjne inwestycją po jej zakończeniu i zapewnienie rentowności projektu. Współpraca z firmami skłonnyymi do akceptacji takich warunków mogłaby być korzystna przy realizacji niektórych zamówień publicznych. Może ona dotyczyć nie tylko krajowych projektów drogowych i innych znacznych rozmiarów projektów infrastrukturalnych, ale również na niższym szczeblu – wojewódzkim lub powiatowym – w ramach partnerstwa publiczno-prawnego. Procedurę zamówienia publicznego w takich sytuacjach można realizować w formie przetargów ograniczonych

i innych form, które pozwolą na zgodny z prawem dobór najbardziej odpowiedniego wykonawcy. Wybór odpowiedniej formy zamówienia publicznego daje większą możliwość kształtowania warunków umowy np. w zakresie przeniesienia większego ciężaru ryzyka lub zakresu zadań na wykonawcę, do czego mogą być skłonne niektóre chińskie firmy. Należy również zachęcać chińskie firmy do możliwie jak najszerszego wykorzystania polskich podwykonawców i dostawców materiałów i wyposażenia tak, by możliwie jak największa część środków³⁵. Współpraca z chińskimi firmami nie powinna dotyczyć projektów, których przedmiotem jest szeroko rozumiana infrastruktura krytyczna lub projektów z innych powodów traktowanych jako istotne z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa państwa.

Łukasz Sarek – analityk ds. gospodarki Chin w Ośrodku Badań Azji

¹ *Одржана 73. радно-консултативна сједница Владе Републике Српске (O odbyło się siedemdziesiąte trzecie roboczo-konsultacyjne posiedzenie władz Republiki Serbskiej)*, portal rządu Republiki Serbskiej, 1.10.2018, <http://www.vladars.net/sr-SP-Cyrl/Vlada/media/vijesti/Pages/73-radno-konsultativna-.aspx> [dostęp: 15.10.2018].

² Rząd Czarnogóry podpisał MoU na dokończenie autostrady z Bar do granicy z Serbią na zasadzie PPP z koncesją na zarządzanie, jednak jak na razie koncesja nie została udzielona, a charakter umowy – w tym między innymi gwarancje zysków dla chińskiego operatora oraz rentowność projektu – budzą poważne wątpliwości.

Por. Noah Barkin, Aleksandar Vasovic, *Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro*, Reuters, 16.07.2018, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K6oQX> [dostęp: 15.10.2018].

³ Daria Sito-Sucic, *China's Shandong wins 33-year highway concession in Bosnia*, Reuters, 1.10.2018, <https://www.reuters.com/article/us-bosnia-china-concession/chinas-shandong-wins-33-year-highway-concession-in-bosnia-idUSKCN1MB32W> [dostęp: 15.10.2018].

⁴ Jest jednym z wielu przedsiębiorstw w grupie Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd. Co do Struktury grupy por. strona Shanghai Hi-Speed Group, <http://www.sdhsq.com/main/corporate/org.jsp> [dostęp: 15.10.2018].

⁵ *山东高速集团2018年投资近350亿 加快高速高铁建设 (Shandong Hi-Speed Group w 2018 inwestuje blisko 35 mld rmb, przyspiesza budowę autostrad i super szybkich linii kolejowych)*, strona Komisji Rady Państwa ds Nadzoru i Zarządzania Aktywami Skarbu Państwa, 2.03.2018, <http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588129/c8665404/content.html> [dostęp: 15.10.2018].

⁶ *International business*, podstrona strony Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd., <http://www.sdhsq.com/en/business/international.jsp> [dostęp: 15.10.2018].

⁷ *山东高速集团有限公司公开发行2017年可续期公司债券(第一期)募集说明书(面向合格投资者) (Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd. Prospekt emisyjny dla publicznej emisji w 2017 r. odnawialnych obligacji korporacyjnych (pierwsza emisja) (dla kwalifikowanych inwestorów)*, strona Szanghajskiej Giełdy Papierów wartościowych, 17.10.2017, <http://www.sse.com.cn/disclosure/bond/announcement/company/c/3055694640203589.pdf> [dostęp: 15.10.2018].

-
- ⁸ *China's Shandong falling behind schedule on Serbian road project – govt*, SeeNews, 21.08.2017, <https://seenews.com/news/chinas-shandong-falling-behind-schedule-on-serbian-road-project-govt-580391> [dostęp: 15.10.2018] oraz informacja o wizycie w sierpniu br. Ministra budownictwa, transportu infrastruktury na terenie budowy wskazująca, że prace są w toku.
- 03.08.18. *Visit of works on Corridor 11, section Obrenovac - Ub and Lajkovac – Ljig*, strona Public Enterprise "Roads of Serbia", 3.08.2018, <http://www.putevi-srbije.rs/index.php/en/news/03-08-18-obilazak-radova-na-koridoru-11,-deonice-obrenovac-ub-i-lajkovac-ljig-2> [dostęp: 15.10.2018].
- Informacja o stanie prac przy budowie Korytarza 11 na odcinku Lajkovac to Ljig, którego wykonawcą również jest Shandong Hi-Speed Group, por. *Left tube of Brancic tunnel excavated – Corridor 11 to be completed in 2024*, eKapija, 2.04.2018, <https://www.ekapija.com/en/news/2078308/left-tube-of-brancic-tunnel-excavated-corridor-11-to-be-completed-in> [dostęp: 15.10.2018].
- ⁹ Na odcinku Prijedor-Karanovac projekt modernizacji obecnych dróg M4 i M16 miał wysokie wskaźniki NPV, EIRR oraz B/C. Zob. Phillipe H. Le Houerou, Jane Armitage, Henry Kerali, Martin Humphreys, *Bosnia and Herzegovina: the road to Europe, Transport Sector Review - Main Report*, Bank Światowy, baza Open Knowledge, maj 2010, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12476/544060ESWov10PoainoReportoMayo2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁰ *Investment Opportunities in Bosnia Herzegovina, Foreign Investment Promotion Agency of Bosnia and Herzegovina*, Sarajevo 2014, http://www.fipa.gov.ba/publikacije_materijali/brosure/io_27.01.2014.pdf [dostęp: 15.10.2018].
- Jej budowa zwiększałaby przepustowość komunikacji między Bośnią, szczególnie jeśli chodzi o połączenie między Republiką Serbską a Chorwacją i Serbią.
- ¹¹ *Economic Reform Programme of the Republic of Srpska For the Period 2016-2018*, Republic of Srpska Government, Banja Luka December 2014, <http://www.vladars.net/sr-SP-Cyrl/Vlada/Ministarstva/mf/Documents/Economic%20reform%20programme%20of%20the%20Republic%20of%20Srpska%202016-2018.pdf> [dostęp: 15.10.2018].
- Jednakże np. w poniższym dokumencie amerykańskim nie została ujęta jako jeden z kluczowych projektów. *U.S. Country Government Commercial Guides. Bosnia and Herzegovina 2017*, United States of America Department of Commerce U.S. Commercial Service, 2017, <https://ba.usembassy.gov/wp-content/uploads/sites/270/2017/08/Bosnia-CCG-2017.pdf> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹² Ma on służyć poprawie komunikacji między państwami bałkańskimi i docelowo połączyć Budapeszt z chorwackim portem Ploče.
- Zob. Axel Raiserer, *Improving Bosnia and Herzegovina's connectivity*, European Bank for Reconstruction and Development, 27.12.2017, <https://www.ebrd.com/news/2017/improving-bosnia-and-herzegovinas-connectivity-.html> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹³ Noah Barkin, Aleksandar Vasovic, *Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro...*
- ¹⁴ Michal Makocki and Zoran Nechev, *Balkan corruption: the China connection*, European Union Institute for Security Studies (EUISS), Nr 22, lipiec 2017, <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf> [dostęp: 15.10.2018] oraz *China's Sinohydro demands funds for Kicevo-Ohrid road in Macedonia*, FinancialObserver.eu, CEE market Watch, 13.03.2018, <https://financialobserver.eu/recent-news/chinas-sinohydro-demands-funds-for-kicevo-ohrid-road-in-macedonia/> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁵ 张京平副总经理会见波黑塞族共和国交通部长一行 (Zastępca dyrektora Zhang Jinping spotkał się z delegacją Republiki Serbskiej, której przewodniczy minister transportu), strona Shandong Hi-Speed Group, <http://www.sdhs.com/main/news/page.jsp?id=5195> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁶ *Highway Banja Luka-Prijedor to be finished soon?*, Sarajevo Times, 11.01.2017, <http://www.sarajevotimes.com/highway-banja-luka-prijedor-finished-soon/> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁷ 山东高速与波黑塞族共和国签下6 . 4亿美元大单 鲁企在欧首个铁路建设项目落地 (Shandong Hi-Speed podpisała z Republiką Serbską duży kontrakt na 640 mln usd. Pierwszy projekt budowy linii kolejowej firmy z Shandongu w Europie wchodzi do realizacji), Qilu Wanbao, 3.12.2017, <http://www qlwb.com.cn/2017/1203/1144204.shtml> [dostęp: 15.10.2018]

oraz *山东高速集团在欧洲落地首个铁路建设项目 (Shandong Hi-Speed Group zrealizuje pierwszy w Europie projekt budowy linii kolejowej)*, Xinhua, 2.12.2017, http://www.sd.xinhuanet.com/xhkskd/2017-12/02/c_1122046323.htm [dostęp: 15.10.2018].

¹⁸ *Bosnia's Autoputevi RS signs motorway construction deal with Chinese group*, SeeNews, 27.11.2017, <https://seenews.com/news/bosnias-autoputevi-rs-signs-motorway-construction-deal-with-chinese-group-592522> [dostęp: 15.10.2018].

¹⁹ *塞族共和国通过有关高速公路特许经营决定 (Republika Serbska podjęła decyzję o koncesji na autostradę)*, strona Ministerstwa Handlu ChRL, 11.02.2018, <http://www.mofcom.gov.cn/article/lj/jyj/m/201802/20180202712140.shtml> [dostęp: 15.10.2018].

²⁰ *Short Form Generic Risk Allocation Table for Toll Roads*, Bank Światowy, https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/ppp_testdumb/documents/GenericRiskAllocationTablefortollroads.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²¹ Tak można zakwalifikować projekt np. według klasyfikacji Banku Światowego: *Concessions, Build-Operate-Transfer (BOT) and Design-Build-Operate (DBO) Projects*, Bank Światowy, <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions-bots-dbos> [dostęp: 15.10.2018].

Według prawa Republiki Serbskiej przedmiotem koncesji może być zarówno eksploatacja jak i budowa i eksploatacja autostrady, zob. *What You Want to Know About Concessions*, Commission for Concessions of Republika Srpska, <http://koncesije-rs.org/eng/index.php?prikaz=stranica&id=18> [dostęp: 15.10.2018].

²² *Autostrada A2 odc. Konin-Nowy Tomyśl, strona Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad*, 15.10.2015, https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/7832/p_a2_d02 [dostęp: 15.10.2018].

Również podobny do umowy ze Stalexport Autostrada dotyczący autostrady A4, przy czym zakres prac obejmował nie wybudowanie, ale dostosowanie istniejącej drogi do standardów autostrady.

²³ Charakterystyka koncesji na roboty budowlane w polskim systemie prawnym zob. Krzysztof Szymański, Bartosz Korbus, *Analiza rynku ppp za okres od 2009 do 30 czerwca 2018*, Instytut Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, 2018, https://www.ppp.gov.pl/Aktualnosci/Documents/2018_08_21_Analiza_rynk_u_ppp.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²⁴ *Chinese get concession for construction of Banjaluka-Prijedor highway*, eKapija, 10.07.2018, <https://www.ekapija.com/en/news/2186947/chinese-get-concession-for-construction-of-banjaluka-prijedor-highway> [dostęp: 15.10.2018] oraz *Кинезима концесуја за аутопут Бањалука-Приједор (Chińska koncesja na autostradę Banja Luka-Prijedor)*, Radio Television of Vojvodina, 16.07.2018, http://www.rtv.rs/sr_ci/region/kinezima-koncesija-za-autoput-banjaluka-prijedor_933364.html [dostęp: 15.10.2018].

Te informacje są odmienne od doniesień dotyczących ogólnych zasad, na jakich chińskie firmy chcą wejść w projekty w ramach korytarza 5C.

Por. *Investments in BiH: The Chinese are slowly taking over*, Sarajevo Times, 5.11.2017, <http://www.sarajevotimes.com/investments-bih-chinese-slowly-taking/> [dostęp: 15.10.2018].

²⁵ *Republika Serbska podjęła decyzję o koncesji...*

²⁶ Zob. np. Łukasz Sarek, *Polsko-chińskie stosunki gospodarcze w 2017 r. w ujęciu porównawczym*, raport Ośrodka Badań Azji Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Akademii Sztuki Wojennej, lipiec 2017, www.akademia.mil.pl/download/news/3536-1197-2018_08_RAPORT_Wspolpraca-gospodarcza-Polski-i-Chin-2017.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²⁷ O wykorzystaniu i zmianie znaczenia terminu „inwestycja” w chińskiej propagandzie zob. Justyna Szczudlik, *"Tell China's Stories Well": Implications for the Western Narrative*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Policy Paper no. 9 (169), <http://www.pism.pl/Publikacje/PISM-Policy-Paper-no-169> [dostęp: 15.10.2018].

²⁸ W stosunku do Chin jako państwa, które nie jest stroną GPA mogą być stosowane przepisy Art 138 c prawa o zamówieniach publicznych w związku z art 7 ust. 1a, jednak zastosowanie tych przepisów ma bardzo ograniczony zakres w projektach infrastrukturalnych. Większe znaczenie mają szczególne przepisy dotyczące zamówień na infrastrukturę związaną z obronnością oraz infrastrukturę krytyczną oraz przepisy szczególne prawa energetycznego.

Por. ujednolicony tekst ustawy: *Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych, Tekst ujednolicony dnia 16 października 2018, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo zamówień publicznych*, Dz.U. poz. 1986 z 2018 r., strona Urzędu

Zamówień Publicznych, <https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/prawo-zamowien-publicznych-regulacje/prawo-krajowe/ustawa-pzp> [dostęp: 19.10.2018].

Por. także Jerzy Pieróg, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, Warszawa 2017, dostęp przez serwis Legalis, [dostęp: 15.10.2018].

Chiny wciąż jeszcze nie podpisały The Agreement on Government Procurement (GPA), zob. *Parties, observers and accessions [to GPA - przyp. red.]*, strona WTO,

https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/memobs_e.htm [dostęp: 15.10.2018]

oraz *The GPA in Brief*, strona WTO, <https://e-gpa.wto.org/en/GPAInBrief> [dostęp: 15.10.2018].

Przy czym ze względu na zasadę proporcjonalności zakres stosowania wydaje się być traktowany zawężająco, a nie w sposób tak szeroki jak wskazują komentarze w: Sławomir Wikariak, *Zamówienia publiczne: Przetargi nie dla Chińczyków*, *Gazeta Prawna*, 16.05.2016, <http://prawo.gazetaprawna.pl/artykuly/944652,zamowienia-publiczne-zasada-rownego-traktowania-przedsiębiorców-z-calego-swiata.html> [dostęp: 15.10.2018].

²⁹ Katarzyna Kapczyńska, *Chińczycy kuszą budowlanców*, *Puls Biznesu*, 24.09.2018, <https://www.pb.pl/chinczycy-kusza-budowlancow-940806> [dostęp: 15.10.2018].

³⁰ Niektóre chińskie przedsiębiorstwa zdobyły już pewien know how i wygrywały przetargi oraz realizują inwestycje, zob. np. Łukasz Sarek, *Chiński dylemat polskiej polityki zagranicznej*, *Polski Przegląd Dyplomatyczny*, lipiec-wrzesień, nr 3 z 2017 r., *Polski Instytut Spraw Międzynarodowych*, s.69-80.

³¹ Na temat trudnej sytuacji w branży budowlanej zob. Jolanta Ojczyk, *Bez interwencji ustawodawcy branży budowlanej grozi kryzys*, *Prawo.pl*, 31.08.2018, <https://www.prawo.pl/biznes/branzy-budowlanej-grozi-kryzys,295225.html> [dostęp: 15.10.2018].

Wcześniej problem trudnej sytuacji w budowlance, choć w nieco innym ujęciu sygnalizował NIK: *Zabezpieczenie interesu Skarbu Państwa i podwykonawców w umowach na realizację inwestycji drogowych prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad*, Najwyższa Izba Kontroli, KIN.430.001.2017, Nr ewid. 155/2017/P/16/030/KIN,

<https://www.nik.gov.pl/plik/id,16542,vp,19074.pdf> [dostęp: 15.10.2018],

i Witold Gadomski, *Upadłości w budowlance mimo hossy*, *Obserwator Finansowy.pl*, 6.08.2018,

<https://www.obserwatorfinansowy.pl/forma/rotator/upadlosci-w-budowlance-mimo-hossy/> [dostęp: 15.10.2018].

Niska cena jako główne kryterium była jedną z przyczyn zaniżania cen, co przy niefrasobliwości przedsiębiorców i braku klauzul jest jedną z przyczyn problemów. Por. *Zamówienia publiczne – jak uniknąć kryzysu w branży budowlanej?*, *CEO*, 17.09.2018, <https://ceo.com.pl/zamowienia-publiczne-jak-uniknac-kryzysu-w-branzy-budowlanej-13666> [dostęp: 15.10.2018].

³² *Zamówienia publiczne zyskują na wartości, zwłaszcza w budownictwie*, *wnp.pl*, 19.09.2018, https://budownictwo.wnp.pl/zamowienia-publiczne-zyskuja-na-wartosci-zwlaszcza-w-budownictwie,330863_1_0_0.html [dostęp: 15.10.2018].

³³ Między innymi jednym z problemów jest brak wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników.

³⁴ Zabezpieczą one płynność finansową polskich wykonawców projektów infrastrukturalnych oraz uregulują kwestię waloryzacji umów oraz kształtowania warunków umów na przyszłość. To pozwoli bardziej elastycznie podejść do wysokości wynagrodzeń dla pracowników i zapewnienie dopływu rąk do pracy, których brakuje w budownictwie.

Por. *Brak pracowników hamuje budownictwo. Staną inwestycje?*, *pulsHR.pl*, 19.07.2018, <https://www.pulshr.pl/rekrutacja/brak-pracownikow-hamuje-budownictwo-stana-inwestycje,55909.html> [dostęp: 15.10.2018].

Według przedstawicieli rządu celem ma być zwiększenie pracowników polskich przez zachęcanie do powrotu emigrantów z zagranicy oraz wysoko wykwalifikowanych pracowników, nie jest celem natomiast szerokie otwarcie rynku pracy dla wszystkich zagranicznych pracowników.

Por. *Sasin: Nie ma mowy, żeby polski rynek pracy został otwarty bez ograniczeń*, *Interia*, 12.08.2018, <https://praca.interia.pl/news-sasin-nie-ma-mowy-zeby-polski-rynek-pracy-zostal-otwarty-bez,nld,2630056> [dostęp: 15.10.2018].

³⁵ Procedurę zamówień publicznych można realizować w formie przetargów ograniczonych, a w szczególnych sytuacjach zgodnie z przepisami prawa w formie dialogu konkurencyjnego, negocjacji z ogłoszeniem lub negocjacji bez ogłoszenia. W określonych przypadkach zgodnie z przepisami prawa w formie dialogu konkurencyjnego, negocjacji z ogłoszeniem lub negocjacji bez ogłoszenia.

Umowa o sprzedaży Indiom systemu S-400 w kontekście stosunków rosyjsko-indyjskich i indyjsko-amerykańskich

W dniach 4-5 października br. prezydent Federacji Rosyjskiej W. Putin gościł na indyjsko-rosyjskim szczycie w Nowym Delhi. Podpisano podczas niego szereg umów i porozumień międzyrządowych, ale kluczowe znaczenie może mieć przede wszystkim umowa o nabyciu przez Indie systemu rakietowego S-400.

Podstawowe informacje o zakupie systemu

O możliwości zakupu S-400 przez Indie mówiono już od pewnego czasu i decyzja ta nie wywołała zaskoczenia. W 2015 r. donoszono o gotowości Indii do podpisania umowy w tej sprawie. Ostatecznie Nowe Delhi i Moskwa podpisały porozumienie międzyrządowe o S-400 w 2016 r. W 2017 r. niejednokrotnie pojawiały się w mediach indyjskich informacje, że negocjacje w sprawie końcowej umowy trwają, głównie ze względu na cenę, która miała być według strony kupującej za wysoka. Według niektórych źródeł 26 września br. możliwość kupna została zatwierdzona przez komisję ds. bezpieczeństwa rządu indyjskiego, co umożliwiło podpisanie umowy podczas wizyty prezydenta Putina w październiku.

Republika Indii miała nabyć 5 dywizjonów S-400 za 5,43 mld usd¹. Według dostępnych źródeł umowa ma nie obejmować offsetu, dlatego że preferowano szybsze zakończenie negocjacji i tym samym szybszą dostawę – ma się ona rozpocząć już w 2020 r.² Biorąc pod uwagę brak offsetu cena wydaje się wysoka w porównaniu do tej ustalonej z Turcją (2,5 mld usd za 4 dywizjony w grudniu 2017 r.) i Chinami (3 mld usd za 6 dywizjonów w 2014 r.). Szczegóły umowy, jak zwykle w takich przypadkach, nie są znane, stąd w praktyce same ceny to zdecydowanie za mało, by móc porównywać umowy.

Część indyjskich mediów informuje, że dwa dywizjony zostaną rozstawione pod stolicą, a dwa do ochrony korytarza przemysłowego Mumbai-Baroda (źródła te nie podają możliwej lokalizacji piątego dywizjonu)³. To byłoby w zgodzie z zastosowaniem S-400 (obrona najważniejszych celów w państwie) i sugerowałoby przeznaczenie systemu głównie do obrony na kierunku pakistańskim. Baroda jest względnie nieodległa od południowego Pakistanu, zaś Nowe Delhi znajduje się dość blisko środkowego Pakistanu. Chociaż nie jest pewne, czy zasięg S-400 faktycznie sięga 400 km (jak twierdzi wiele źródeł), warto zwrócić uwagę, że Nowe Delhi znajduje się właśnie ok. 400 km od pakistańskiej granicy, S-400 mogłoby zatem walnie przyczynić się do obszaru przestrzeni między granicą a regionem stolicy. Biorąc pod uwagę braki w indyjskich siłach powietrznych i rozwój pakistańskiego programu pocisków S-400 może stanowić znaczne wzmocnienie dla Indii względem Pakistanu⁴. Doniesienia o rozstawieniu S-400 pochodzą jednak z mediów, a system nie został nawet dostarczony, jest zatem za wcześnie, by o tych sprawach orzekać, choć ustawienie systemu na kierunku pakistańskim wydawałoby się logiczną decyzją.

Część mediów przed szczytem informowała o możliwości podpisania co najmniej dwóch kolejnych umów: (1) umowy o sprzedaży 4 fregat rakietowych projektu 1135 (*Krivak*) i o (2) wspólnej produkcji karabinów AK-103. Ogłoszona po szczycie wspólna deklaracja indyjsko-rosyjsko nie wspomina jednak tych umów, w sekcji dotyczącej obronności wymieniając jedynie sfinalizowanie umowy dotyczącej S-400⁵. Doniesienia medialne mogą jednak sugerować, że negocjacje w sprawie wyżej wymienionych produktów trwają.

Zakup systemu a stosunki Nowego Delhi z Moskwą i Waszyngtonem

Możliwość sprzedaży S-400 była postrzegana negatywnie w kręgach rządowych Stanów Zjednoczonych Ameryki. Według niektórych indyjskich mediów reprezentanci Waszyngtonu mieli namawiać Nowe Delhi do niepodpisywania tej umowy. Chociaż indyjskim decydentom wyraźnie zależy na rozwoju stosunków z USA na rozmaitych polach, w sprawie S-400 Indie najwyraźniej wykazały się dość stanowczą postawą wobec Waszyngtonu. Premier Modi nie wypowiedział się na temat tej kwestii publicznie; nie wspominał też S-400 w swoich deklaracjach podczas szczytu. Umowy przed amerykańską

krytyką broniła jednak jednoznacznie minister obrony Nirmala Sitharaman, a także zwierzchnik indyjskich sił zbrojnych Bipin Rawat, który stwierdził, że Indie „realizują niezależną politykę zagraniczną”⁶.

Postawa Nowego Delhi, choć ryzykowna, jest kontynuacją indyjskiej polityki równoczesnej współpracy z USA i z Rosją. Choć w dłuższej perspektywie współpraca z USA wydaje się bardziej obiecująca (na wielu poziomach, w tym technologicznym) i tak też zapewne jest ona oceniana w Nowym Delhi, równoległej współpracy z Rosją nie sprzeciwia się żadna wiodąca siła polityczna. Nowe Delhi nie chce być także postrzegane jako jednoznaczny sojusznik jednej ze światowych potęg. Przez ostatnie lata indyjski rząd podpisywał istotne umowy dotyczące bezpieczeństwa zarówno z Rosją, jak i z USA. W ostatnim czasie to umowy z USA wydawały się mieć większe znaczenie. Ostatnimi tego przykładami są: (1) sprzedaż śmigłowców 15 Chinook i 22 Apache z USA do Indii (sprzedaż tę krytykowali Rosjanie); decyzja zapadła w 2015 r., a 2017 r. zdecydowano o sprzedaży kolejnych 6 śmigłowców Apache; (2) podpisanie umowy o wzajemnym wsparciu logistycznym (LEMOA) w 2016 r. czy (3) podpisanie umowy w sprawie zgodności i bezpieczeństwa komunikacji (COMCASA, czyli Communication Compatibility and Security Arrangements). Ta ostatnia daje obu stronom dostęp do platform z danymi drugiej strony, jak i umożliwia Indiom nabywanie bardziej nowoczesnego amerykańskiego sprzętu. COMCASA została podpisana we wrześniu br., a zatem niewiele przed szczytem indyjsko-rosyjskim. Wyrażając się precyzyjnie należałoby zatem nie mówić, że Indie chcą zachować równą odległość wobec USA i Rosji (bo większa współpraca z USA jest zauważalna), ale że chcą zachować równoczesną współpracę, w tych obszarach, gdzie wydaje się to nowodelhijskim decydentom pragmatyczne. Z perspektywy politycznej zakup S-400 stanowi zatem swoistą przeciwwagę dla rozwoju współpracy indyjsko-amerykańskiej i raczej wyjątek od trendu; jest to jednak równocześnie efekt kilku lat negocjacji, a zatem zawarcie umowy teraz nie wynika tylko z kalkulacji dyplomatycznych⁷.

Podpisanie umowy o S-400 jest jednak bez wątpienia obarczone dużym ryzykiem. W 2017 r. w USA przegłosowano akt prawny o nazwie Countering America's Adversaries Through Sanctions Act (CAATSA). Ustawa ta zobowiązuje rząd do nałożenia sankcji na

państwa podpisujące ważne umowy (*significant transactions*) z Rosją, Iranem i Koreą Północną⁸. Podpisanie umowy o S-400 przez Indie powinno być uznane za taką umowę. Oznacza to też jednak, że decyzja o reakcji lub jej braku leży teraz tylko po stronie USA. Jak zwróciła uwagę minister obrony Indii, „CAATSA to nie akt prawny ONZ, a USA”⁹. Jest to wewnętrzna sprawa prawna Stanów Zjednoczonych, a o niezastosowaniu sankcji w wybranych wypadkach może zdecydować tylko prezydent USA.

Wydaje się oczywiste, że Amerykanom zależy na rynku indyjskim. Choćby w dziedzinie obronności współpraca na różnych polach wydaje się obiecująca (istnieje np. indyjsko-amerykańsko grupa robocza w sprawie następnego lotniskowca, które Indie planują zbudować, a którego system startu ma być oparty na amerykańskim systemie EMALS). Nakładając sankcje, Waszyngton dałby zatem pokaz swojej postawy wobec Rosji, swojej stanowczości i konsekwencji, a także gotowości do karania nawet tych państw, z którymi jest w dobrych stosunkach. Równocześnie jednak pozbawiłby się szeregu szans na rynku indyjskim. Co najmniej część amerykańskich ekspertów i decydentów jest świadoma tego dylematu. O tym, czy na Indie nałożyć sankcje pisano jeszcze przed zawarciem obecnej umowy. Sekretarz obrony J. Mattis miał wcześniej nieskutecznie sugerować, by spod CAATSA wyjąć potencjalnych amerykańskich partnerów na Indo-Pacyfiku, takich jak Indie, Indonezja i Wietnam (czyli państwa, które mogą być przydatne do równoważenia wpływów Chin)¹⁰.

Możliwe efekty podpisania umowy o S-400

Ostateczna decyzja należeć będzie do prezydenta USA i w chwili pisania słów nie jest ona znana. 11 października br., w kilka dni po podpisaniu umowy, Donald Trump stwierdził, że Indie przekonają się o reakcji USA „szybciej niż myślicie”. Najbardziej prawdopodobne wydają się dwa scenariusze: (1) w tym wypadku prezydent USA uczyni dla Nowego Delhi w tym wypadku wyjątek lub (2) władze USA nałożą na Indie sankcje, które zniosą w późniejszym terminie, tłumacząc to zmianą okoliczności.

Według co najmniej jednego komentatora nawet uniknięcie przez Indie sankcji amerykańskich nie rozwiąże dla Nowego Delhi sprawy sankcji USA wobec Rosji. W artykule napisanym dla IDSA (think tanku podlegającego pod indyjskie Ministerstwo Obrony) analizując postanowienia CAATSA G. Balachandran stwierdza, że ewentualne sankcje na Indie mogłyby spowodować niemożliwość rozliczenia się przed podmioty indyjskie i amerykańskie w dolarach, a także niemożność nabycia przez Indie istotniejszych produktów militarnych USA. Jednakże nawet jeśli podmioty indyjskie nie zostaną objęte sankcjami, objęty jest nimi i tak Rosoboroneksport, co oznacza, że problem rozliczania się w usd może i tak wystąpić¹¹.

Jednakże niezależnie od kwestii sankcji, kupując S-400 Indie i tak mogły zamknąć sobie drogę do potencjalnego nabycia części nowszego amerykańskiego sprzętu w przyszłości (takiego jak niektóre samoloty bojowe). Strona amerykańska obawia się, że gromadzone przez S-400 wrażliwe informacje mogą trafiać do Rosji, a zatem państwo nabywające S-400 może pozbawiać się możliwości kupna części nowoczesnego amerykańskiego sprzętu w przyszłości. Podobne obawy mogą mieć Rosjanie względem współpracy USA z Indiami w ramach wspomnianej już, niedawno podpisanej umowy COMCASA, która miałaby wzmocnić wymianę informacji między USA a Indiami. Rozwijając współpracę z obydwoma państwami Nowe Delhi będzie zatem musiało brać pod uwagę obawy obu stron o dostęp do ich wrażliwych informacji i im bardziej współpraca będzie postępować, tym więcej blokad i utrudnień może to powodować.

Chociaż import produktów rosyjskiego sektora obronnego do Indii maleje, jest on nadal istotny i dalej będzie miał dla Indii sens szczególnie, (1) gdy chodzi o bardziej zaawansowane (jak S-400), (2) ponieważ w większości innych wypadków Rosja może oferować niższą cenę, i (3) ponieważ większość indyjskiego sprzętu wojskowego jest rosyjskiej lub sowieckiej produkcji, co ma znaczenie w sprawach kompatybilności i uzupełniania sprzętu.

Krzysztof Iwanek – kierownik Ośrodka Badań Azji

¹¹ Dinakar Peri, *India signs \$5.43 billion S-400 missile deal with Russia*, The Hindu, 5.10.2018

<https://www.thehindu.com/news/national/india-russia-sign-543-billion-s-400-missile-deal/article25132142.ece/amp/> [dostęp: 5.10.2018].

² Dinakar Peri, *India leaves out offset clause for S-400*, The Hindu, 6.10.2018

https://www.thehindu.com/news/national/india-leaves-out-offset-clause-for-s-400/article25145591.ece?utm_source=email&utm_medium=Email&utm_campaign=Newsletter [dostęp: 7.10.2018].

³ Por. np. Humma Siddiqui, *NATO's Growler is India's Triumph: India to gets S-400 advanced air defence missile system*, Financial Express, 5.10.2018,

<https://www.financialexpress.com/defence/s-400-triumf-indian-air-force-gets-big-boost-india-russia-sign-deal-for-the-advanced-air-defence-missile-system/1338475/> [dostęp: 5.10.2018].

Te same informacje podawał również indyjski portal FirstPost. Gazety te nie podają jednak źródła informacji.

⁴ Nie wszyscy zgadzają się jednak z tym twierdzeniem. O ile uważa się, że S-400 byłoby skuteczne względem pocisków typu cruise, indyjski analityk technologii wojskowych, Abhijit Iyer-Mitra, jest zdania, że S-400 nie będzie skuteczny przeciw pakistańskim pociskom balistycznym (ze względu na niższą celność systemów rosyjskich, gdy próbują zestrzelić pocisk w fazie końcowej jego lotu), pakistańskim samolotom F-16 (gdyż, jak twierdzi autor, mogą one mieć możliwość zakłócania pracy S-400), jak i nowym maszynom chińskim. W efekcie Iyer-Mitra jako jeden z nielicznych komentatorów indyjskich uważa decyzję o kupnie systemu za błędną z punktu widzenia militarnego, ale słuszną z punktu widzenia politycznego (szukania międzynarodowej równowagi).

https://www.business-standard.com/article/economy-policy/what-makes-s-400-a-politically-savvy-deal-but-hardly-a-game-changer-118100400668_1.html?utm_source=SEO&utm_medium=DS

⁵ *India-Russia Joint Statement during visit of President of Russia to India*, Ministry of External Affairs of the Republic of India, 5.10.2018

<https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/30469/IndiaRussia+Joint+Statement+during+visit+of+President+of+Russia+to+India+Oct+ober+05+2018> [dostęp: 5.10.2018].

Informacje o tym, że umowy te nie zostały podpisane zostały także potwierdzone przez autora w korespondencji z jednym z indyjskich ekspertów ds. polityki zagranicznej.

⁶ Shrinath Raghavan, *Beyond defence deals like S-400, there's not much left to India-Russia ties*, The Print, 9.10.2018,

<https://theprint.in/opinion/beyond-defence-deals-like-s-400-theres-not-much-left-to-india-russia-ties/131600/> [dostęp: 10.10.2018]

⁷ Należy jednak zwrócić uwagę, że w podpisanej podczas szczytu wspólnej deklaracji Indie zajęły bliższą Rosji (a przeciwną USA) w kilku sprawach międzynarodowych, takich jak sankcje wobec Iranu czy konflikt w Syrii. Por. *India-Russia Joint Statement during visit of President of Russia to India...*

⁸ Por. treść ustawy CAATSA:

<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/caatsa.aspx> [dostęp: 6.10.2018].

⁹ Ashley J. Tellis, *How Can U.S.-India Relations Survive the S-400 Deal?*, Carnegie Endowment for International Peace, 29.08.2018,

<https://carnegieendowment.org/2018/08/29/how-can-u.s.-india-relations-survive-s-400-deal-pub-77131> [dostęp: 29.08.2018].

¹⁰ Ashley J. Tellis, *How Can U.S.-India Relations Survive the S-400 Deal?...*

¹¹ G. Balachandran, *CAATSA Sanctions and India*, IDSA Comment, 26.09.2018,

<https://idsa.in/idsacomments/caatsa-sanctions-and-india-gbalachandran-260918> [dostęp: 17.10.2018].

Szczyt Xi-Abe. Perspektywy na zbliżenie chińsko-japońskie

W ostatnich miesiącach sygnały płynące z Pekinu i Tokio wskazują na ocieplenie stosunków chińsko-japońskich. W porównaniu do lat ubiegłych doszło do znaczącej intensyfikacji spotkań dyplomatycznych wysokiego szczebla. Przewodniczący Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) Xi Jinping 12 września br. spotkał się z premierem Japonii Shinzo Abe podczas Eastern Economic Forum organizowanego we Władywostoku¹. Ostatni raz przywódcy tych państw spotkali się w listopadzie 2017 r. w ramach szczytu Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku (ang. APEC)². W miesiącach poprzedzających spotkanie Xi z Abe doszło również do licznych spotkań delegacji obu państw. W maju premier ChRL Li Keqiang udał się z wizytą do Tokio³. Była to pierwsza od ośmiu lat wizyta chińskiego premiera w Japonii. Pod koniec sierpnia br. z japońską delegacją rządzącej Partii Liberalno-Demokratycznej spotkał się wiceprzewodniczący ChRL Wang Qishan⁴. Chiński minister spraw zagranicznych Wang Yi odwiedził również Japonię w kwietniu br.⁵, a pod koniec sierpnia spotkał się ze swoim japońskim odpowiednikiem Taro Kono w kuluarach Zgromadzenia Generalnego ONZ w Nowym Jorku⁶. Do podobnych spotkań kuluarowych doszło również podczas innych wydarzeń międzynarodowych⁷. Wydarzenia te położyły fundamenty pod organizację szczytu dwustronnego. Chociaż relacje chińsko-japońskie wydają się rozwijać w pozytywnym kierunku, pogłębiające się od dziesięcioleci kwestie sporne pozostają nierozwiązane. Polityka zagraniczna prezydenta USA Donalda Trumpa wydaje się być głównym czynnikiem wpływającym na obecne ocieplenie stosunków chińsko-japońskich. Amerykański izolacjonizm gospodarczy (który na wpływ zarówno na sytuację w Japonii, jak i w Chinach) niejako zmusza Pekin i Tokio do bliższej współpracy, ale rozbieżne interesy regionalne i odmienne wizje historii w dalszym ciągu pozostaną głównymi osiami sporów dyplomatycznych.

Podczas pierwszej od siedmiu lat wizyty japońskiego szefa rządu w Chinach, w dniach 25-27 października, premier Abe spotkał się z premierem Li Keqiangiem oraz przewodniczącym Xi Jinpingiem. Shinzo Abe towarzyszyła blisko tysiącosobowa delegacja przedstawicieli

japońskich przedsiębiorstw. Podpisano 500 umów o współpracy, których treść nie została jeszcze podana do wiadomości publicznej⁸. Nieoficjalnie mówi się, że umowy mogą dotyczyć współpracy w obszarze infrastruktury, sektora finansowego oraz innowacji, jak również wspólnych inicjatyw rozwojowych w krajach trzecich. Ich prawdopodobna wartość to 2,6 miliarda dolarów⁹. Podczas wizyty zadeklarowano również chęć umacniania wzajemnych więzi i intencję, by oba państwa, jako sąsiedzi, nie stanowili dla siebie zagrożenia. Potrzeba czasu, by i należyte ocenić długotrwałe skutki wizyty. Niewątpliwie, było to ważne wydarzenie, do którego obie strony przygotowywały się przez długi czas. Rozwijanie obopólnie korzystnych projektów gospodarczych na pewno wpłynie na poprawienie stanu relacji między oboma państwami. Dlatego wizyta może być sygnałem nowego otwarcia w stosunkach Tokio i Pekinu.

Perspektywa chińska

Z perspektywy Pekinu relacje chińsko-japońskie są nacechowane dużą dozą niepewności. Z jednej strony od samego początku okresu reform i otwarcia Japonia jest jednym z największych źródeł bezpośrednich inwestycji zagranicznych na terenie Chin, a chińsko-japońskie relacje gospodarcze rozwijają się dynamicznie pomimo napięć dyplomatycznych (według danych ze stycznia 2017 r. wartość towarów eksportowanych z Japonii do Chin stanowiła 16,4 proc. całego japońskiego eksportu, a import chińskich produktów do Japonii stanowił 27,6 proc. całego japońskiego importu¹⁰). Z drugiej strony rozbieżne wizje dotyczące kształtu regionalnego ładu bezpieczeństwa czy kwestii historycznych nie pozwalają na długotrwałe zacieśnienie stosunków i zwiększenie wzajemnego zaufania. Spór terytorialny o wyspy Diaoyu/Senkaku na Morzu Wschodniochińskim i problematyczny proces pojednania po drugiej wojnie chińsko-japońskiej stanowią główne punkty zapalne w relacjach dwustronnych.

Chiny postrzegają Japonię jako rywala i państwo rewizjonistyczne. Dla Pekinu obecny rząd w Tokio (wraz z rządem w Seulu) jest gwarantem zachowania amerykańskiej strefy wpływów w Azji Wschodniej. Jednakże pod rządami obecnego prezydenta USA Donalda Trumpa sytuacja zaczyna się zmieniać. Specjalne relacje łączące Tokio z Waszyngtonem

wydają się słabnąć. Chociaż Donald Trump nie rezygnuje całkowicie ze wspierania swoich sojuszników w regionie, forsuje jednocześnie wizję ich samowystarczalności opartej na zwiększeniu własnych nakładów na zbrojenia i szeroko pojęte bezpieczeństwo. W kontekście relacji z Tokio Pekin może postrzegać tę zmianę jako czynnik przyspieszający postępującą już od pewnego czasu militaryzację Japonii. Jednocześnie amerykański izolacjonizm gospodarczy i pogłębiający się spór handlowy z USA niejako zmuszają Pekin do pogłębienia współpracy gospodarczej z innymi partnerami, w tym z Japonią. Strona chińska próbuje forsować przyspieszoną finalizację umowy o wolnym handlu między ChRL, Japonią i Koreą Południową, która negocjowana jest od 2013 r. Chińskie media piszą o tym porozumieniu jako o mechanizmie, który wzmocni rynek regionalny zgodny z wizją „Azji dla Azjatów”¹¹. Wskazuje się również na to, że polityka USA powinna zostać wykorzystana do rozwoju niezależnej polityki dwustronnej między ChRL a Japonią, która nie będzie odzwierciedlać trójstronnych relacji Chiny-Japonia-USA, w których to ostatnie państwo od zawsze dominowało¹². Stworzenie takiego układu wydaje się jednak bardzo mało prawdopodobne, zważywszy na wzajemny brak zaufania między Pekinem a Tokio oraz mglisty charakter obietnic strony chińskiej o zacieśnianiu współpracy.

Wizja pogłębienia chińsko-japońskich stosunków gospodarczych forsowana przez Pekin opiera się m.in. na potencjalnej kooperacji w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku (Belt and Road Initiative – BRI). Deklaracje o chęci współpracy z Japonią przy projektach BRI w państwach trzecich padły m.in. z ust Xi podczas spotkania z Abe we Władystoku¹³. Chociaż Japonia wydaje się być nastawiona bardzo sceptycznie wobec samej Inicjatywy Pasa i Szlaku z powodów politycznych, jest jednocześnie zainteresowana współpracą z Chinami w ramach projektów infrastrukturalnych w państwach trzecich (np. Bangkok Mass Transit System w Tajlandii). Na poziomie deklaracyjnym współrealizacja tego typu przedsięwzięć ze strony Tokio odbywałaby się raczej w ramach inicjatyw wspieranych przez Japonię, jak np. Asia-Africa Growth Corridor (AAGC) czy Partnership for High Quality Infrastructure. Chociaż oficjalnie Japonia nie popiera BRI, w praktyce będzie więc być może uczestniczyć w realizacji części jego przedsięwzięć¹⁴. Dla Pekinu otwarte poparcie Inicjatywy Pasa i Szlaku przez Tokio byłoby ważne wizerunkowo, mimo że jest to mało prawdopodobne. Jednocześnie należy więc liczyć się z tym, że pomimo nierozwiązanych kwestii spornych,

w obecnej sytuacji międzynarodowej można spodziewać się kolejnych prób pogłębienia dwustronnych stosunków gospodarczych z inicjatywą Pekinu.

Perspektywa japońska

Zaognione stosunki z ChRL są długoterminowo niekorzystne dla Japonii. Jest tak ze względu na skalę wymiany handlowej pomiędzy oboma państwami i atrakcyjność rynku chińskiego dla japońskich producentów. Niebagatelny postęp, jaki w ostatnich dziesięcioleciach dokonał się w Chinach, jeżeli chodzi o budowę gospodarki i rozwijanie zdolności produkcyjnych oraz eksportu, stanowi wyzwanie dla rządu w Tokio, ponieważ Chiny konsekwentnie wypierają Japonię z jej tradycyjnych nisz eksportowych. Na rywalizację gospodarczą nakłada się ponadto coraz bardziej napięta sytuacja bezpieczeństwa w regionie, w którym Pekin i Tokio zdają się stać po przeciwnych stronach. Jest tak dlatego, że oba państwa nie chcą zrezygnować z mocarstwowych ambicji, natomiast Japonia jest mocno osadzona w amerykańskiej strefie oddziaływania i jako najistotniejszy sojusznik USA w Azji nie zawsze może prowadzić w pełni suwerenną politykę. Prowadzi to Japonię nieuchronnie do zwiększania budżetu obronnego, którego wzrost przy okazji napędzany jest przez asertywną działalność chińskiego lotnictwa, które często narusza japońską przestrzeń powietrzną¹⁵. Jak już wspomniano, japońskie zbrojenia budzą zaniepokojenie w Chinach. Ważniejszym powodem sceptycyzmu Tokio wobec rozwijania relacji z Pekinem, oprócz wspomnianego innego spojrzenia na kwestie historyczne i podejrzliwości, jest jednak waga stosunków Tokio z Waszyngtonem, które w obecnym układzie geostrategicznym można uznać za bezalternatywne. Ich nadrzędność, przy założeniu rozwoju rywalizacji chińsko-amerykańskiej, powoduje, że stosunki japońsko-chińskie są jeszcze trudniejsze.

Długofalowy celem rządu w Tokio jest radykalne zwiększenie statusu Japonii na arenie międzynarodowej, również w wymiarze obronnym. Jednak zarówno Stany Zjednoczone, jak i Chiny są od Japonii silniejsze militarnie i mają większy potencjał gospodarczy. Powoduje to, że budowa pozycji mocarstwowej musi niekiedy zejść na dalszy plan i zostać zastąpiona

przez obronę suwerenności. Dlatego Japonia – mając ograniczone pole manewru – stara się wzmocnić swoją pozycję małymi krokami.

Jednym ze sposobów na to jest wykorzystywanie okazji do tworzenia powiązań infrastrukturalnych, które mogłyby być w interesie Japonii. Pomimo rozwoju energetyki odnawialnej i ogólnego spadku zapotrzebowania na energię, obecnie gospodarka tego państwa wciąż jest skrajnie uzależniona od drogi morskiej z Zatoki Perskiej przez Ocean Indyjski i cieśninę Malakka, którą przyplływają do Japonii ropa naftowa i gaz oraz inne potrzebne do zasilania maszyny eksportowej surowce. Wolność żeglugi na tej trasie zapewnia marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych. Ewentualna blokada tej drogi morskiej przez któregokolwiek gracza, na przykład przez Chiny w sytuacji potencjalnej konfrontacji ze Stanami Zjednoczonymi, byłaby dla Japonii wydarzeniem skrajnie niekorzystnym. Dlatego Japonia od lat stara się dywersyfikować zakupy surowców i dba również o tworzenie powiązań infrastrukturalnych i biznesowych między swoimi podmiotami a podmiotami z państw, które leżą na tym istotnym szlaku. Nie oznacza to wcale, że Japonia nie skorzystałaby na rozwoju i wykorzystaniu innych dróg morskich i lądowych. Taką opcję teoretycznie oferuje chińska inicjatywa Pasa i Szlaku (ale również rosyjski Północny Szlak – najkrótsza droga z Europy i Ameryki Północnej do Azji Wschodniej, jak również Kolej Transsyberyjska)¹⁶. Potencjał takich rozwiązań jest jednak ograniczany interesami Stanów Zjednoczonych oraz własnymi wizjami połączeń morskich i lądowych w samej Japonii. Uważa się, że potencjał współpracy japońsko-chińskiej istnieje przede wszystkim w obszarach i inicjatywach dotyczących rozwoju rynków krajów trzecich, które są ważne zarówno dla Chin, jak i Japonii, na przykład inwestycji w infrastrukturę państw Azji Centralnej¹⁷.

Ewentualne trwałe ocieplenie stosunków Japonii z Chinami miałyby istotny wpływ na politykę wewnętrzną Japonii. Nie da się ukryć, że do tej pory asertywna działalność Chin w bliskim sąsiedztwie terytorium Japonii sprzyjała utrzymaniu się premiera Abe przy władzy i promowaniu planów rewizji pacyfistycznej konstytucji. Ocieplenie stosunków z Pekinem ożywiłoby jednak wpływowe kręgi przemysłowe¹⁸, które są zapleczem finansowym partii rządzącej (Keidanren; jego przewodniczący spotkał się z premierem Li

Keqiangiem w połowie września) i prawdopodobnie przedłużyłoby hossę na japońskiej giełdzie, którą niedawno sztucznie podtrzymał Bank Japonii kolejną rundą luzowania ilościowego¹⁹. Nowe szanse rozwojowe i eksportowe, które mogłyby pojawić się na horyzoncie po wejściu Japonii w niektóre chińskie projekty na pewno zostałyby przez partię rządzącą przedstawione jako sukces. Przedłużanie hossy to zaś odsuwanie konieczności zmierzenia się z prawdziwymi wyzwaniami, takimi jak demografia czy dług, które mogą doprowadzić do upadku rządu i wymiany elit. W makroskali być może należy się spodziewać zmiany modelu integracji regionu pacyficznego wokół popieranej przez Chiny inicjatywy RCEP, po porzuceniu przez prezydenta Trumpa TPP oraz rozpoczęciu raczej niekorzystnej dla Japonii wojny handlowej z Chinami. Czas pokaże, czy Japonia faktycznie chce prawdziwej odnowy w stosunkach z Pekinem, czy jest to raczej działalność wizerunkowa. Najbardziej prawdopodobne wydaje się powolne odprężenie, połączone z ostrożnym angażowaniem się Japonii w niektóre chińskie projekty inwestycyjne, tak jak ma to miejsce w przypadku Rosji, ale zapewne na znacznie większą skalę.

Alicja Bachulska – analityk ds. polityki Chin w Ośrodku Badań Azji

i

Analityk ds. Japonii w Ośrodku Badań Azji

¹ *Xi, Abe meet on further improving China-Japan ties*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 12.09.2018, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1595052.shtml [dostęp: 4.10.2018]

² *Abe hails 'fresh start' to Japan-China ties after Xi meeting*, Reuters, 11.11.2017, <https://www.reuters.com/article/us-apec-summit-japan-china/abe-hails-fresh-start-to-japan-china-ties-after-xi-meeting-idUSKBN1DBoHU> [dostęp: 4.10.2018].

³ *Li Keqiang and Prime Minister Shinzo Abe of Japan Jointly Meet the Press*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 10.05.2018, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1558607.shtml [dostęp: 3.10.2018].

⁴ *Senior Chinese officials meet Japanese delegation*, Xinhua News, 31.08.2018, http://www.xinhuanet.com/english/asiapacific/2018-08/31/c_137433836.htm [dostęp: 3.10.2018].

⁵ *Wang Yi Holds Talks with Foreign Minister Taro Kono of Japan*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 15.04.2018, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/activities_663312/t1551601.shtml [dostęp: 3.10.2018].

⁶ *Wang Yi Meets with Foreign Minister Taro Kono of Japan*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 28.09.2018, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1601116.shtml [dostęp: 3.10.2018].

⁷ *Wang Yi Meets with Foreign Minister Taro Kono of Japan...*

⁸ Catherine Wong, *Li Keqiang and Shinzo Abe announce China-Japan deals, commit to stable relations*, South China Morning Post, 26.10.2018, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2170328/li-keqiang-and-shinzo-abe-announce-china-japan-deals-commit> [dostęp: 30.10.2018].

⁹ *Japan, China strike deals worth \$3.6b during Abe visit*, Straits Times, 26.10.2018, <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/china-and-japan-to-ink-about-50-deals-during-abes-trip-to-beijing-reports> [dostęp: 30.10.2018].

¹⁰ *Statistics on China-Japan Trade in January 2017*, Ministry of Commerce of the People's Republic of China, 2.03.2017, <http://english.mofcom.gov.cn/article/statistic/lanmubb/ASEAN/201704/20170402551445.shtml> [dostęp: 16.10.2018].

¹¹ Ding Gang, *China-Japan-SK FTA key to 'Asia for Asians'*, Global Times, 26.09.2018, <http://www.globaltimes.cn/content/1121035.shtml> [dostęp: 3.10.2018].

¹² 社评：中日关系的内在动能应大于外部干扰 (*Artykuł wstępny: Wewnętrzna dynamika chińsko-japońskich stosunków powinna być silniejsza od zewnętrznej ingerencji*), Huanqiu Wang, 13.09.2018, <http://opinion.huanqiu.com/editorial/2018-09/13001597.html> [dostęp: 3.10.2018].

¹³ Laura Zhou, *Shinzo Abe and Xi Jinping 'pledge Japan and China will deepen cooperation'*, South China Morning Post, 12.09.2018, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2163879/shinzo-abe-and-xi-jinping-pledge-japan-and-china-will-deepen> [dostęp: 3.10.2018].

¹⁴ Oki Nagai, *China and Japan kick off joint effort on foreign infrastructure*, Nikkei Asian Review, 26.09.2018, <https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/China-and-Japan-kick-off-joint-effort-on-foreign-infrastructure> [dostęp: 3.10.2018].

¹⁵ *China's activities surrounding Japan's airspace*, Ministerstwo Obrony Japonii, http://www.mod.go.jp/e/d_act/ryouku/ [dostęp: 3.10.2018].

¹⁶ W rozwój Północnego Szlaku poprzez udział w projekcie Yamal LNG i udziały w statkach do przewozu gazu (obok chińskiego przedsiębiorstwa COSCO) zaangażowane jest japońskie przedsiębiorstwo żeglugowe Mitsui OSK Lines (MOL).

MOL Set on Unlocking the Potential of Northern Sea Route, World Maritime News, 27.02.2018, <https://worldmaritimeweb.com/archives/245975/mol-set-on-unlocking-the-potential-of-northern-sea-route/> [dostęp: 28.10.2018] oraz Atle Staalesen, *Another two ice-breaking LNG carriers are on their maiden voyage in Arctic waters*, The Barents Observer, 16.10.2018, <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2018/10/another-two-ice-breaking-lng-carriers-are-their-maiden-voyage-arctic> [dostęp: 28.10.2018].

Ponadto, w sierpniu pojawiła się informacja, że Japonia i Rosja planują wykorzystanie istniejącej infrastruktury Kolei Transsyberyjskiej do przewozu towarów między Rosją i Japonią (do portu do Władywostoku i dalej drogą morską).

Japan and Russian plan rail freight route via Trans-Siberian Railway, Railfreight.com, 23.08.2018, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2018/08/23/japan-and-russian-plan-rail-freight-route-via-trans-siberian-railway/> [dostęp: 28.10.2018].

¹⁷ Reiji Yoshida, *China nudges Japan on joining up in 'Belt and Road' initiative at 14th Annual Tokyo-Beijing Forum*, Japan Times, 14.10.2018, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/10/14/national/politics-diplomacy/china-nudges-japan-joining-belt-road-initiative-14th-annual-tokyo-beijing-forum> [dostęp: 16.10.2018].

¹⁸ 第4回日中企業家及び元政府高官対話 共同声明 (*Wspólna deklaracja po czwartych konsultacjach japońskich i chińskich przedsiębiorców oraz byłych wysokich przedstawicieli administracji rządowej*), Keidanren, 12.10.2018, <http://www.keidanren.or.jp/policy/2018/082.html> [dostęp: 13.10.2018].

¹⁹ Reiji Yoshida, *Rising trade war with U.S. the mere 'last push' for Japan and China to improve ties, but officials still cautious*, Japan Times, 13.09.2018, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/09/13/national/politics-diplomacy/rising-trade-war-u-s-mere-last-push-japan-china-improve-ties-officials-still-cautious/> [dostęp: 3.10.2018].

English summaries

The Bulletin of the Asia Research Centre

Centre for Security Studies

War Studies University

Volume 22 | October 2018

Iranian authorities rush to implement blockchain technology

Łukasz Przybyszewski

The Islamic Republic of Iran (IRI) authorities decided to introduce blockchain technology (BC) in their financial institutions. Until now, such a move was merely considered as a possibility. BC is a decentralised and distributed open source ledger database, which allows peer-to-peer transactions on the Internet. BC may be used to register and encrypt the conducted transactions. As many other kinds of databases, BC's potential has far wider possible applications than it is commonly believed. Using BC for ledgering and encrypting of cryptocurrency transactions is just one of many examples. It seems that the implementation of BC for the financial institutions' use will be now accelerated. This would take place most probably because Iran needs to introduce the newest achievements in financial technology (fintech) and solutions that will allow to isolate its financial system from the negative impact of the looming return of US sanctions.

The introduction of financial transaction instruments based on BC opens many new possibilities for the IRI. This technology may allow the IRI's authorities to circumvent the system network of the Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT), which could hypothetically take a sharper stance towards institutions conducting transactions with Iran. Yet, this does not mean that cryptocurrencies (also interchangeably called "virtual currencies") would be the only instrument used in such BC-based transactions. This technology allows to create a ledger system that facilitates transactions in any, also local and globally less popular, currencies. IRI strives to swiftly implement the

BC technology and its own cryptocurrency most probably to reduce or conceal its dollar-denominated transactions. The Central Bank of Iran (CBI) is currently cooperating with one of its affiliated companies to issue a rial-backed national cryptocurrency as soon as possible. The purpose of it is to deliver a cryptocurrency to be used as a means of transaction ultimately for all three sectors of the Iranian economy (state, parastatal, private).

The bills to combat money laundering and transnational organised crime, which are currently being passed in the IRI's parliament, still do not deliver any guarantees that the Iranian authorities will hold back their support for terrorism. If the EU does not alter its view on holding a certain level of mutual trade relations with Iran up, despite US sanctions, it will be very difficult to fend off the accusation that the EU is in fact going to indirectly support terrorism by taking this position.

Chinese highway concession in Bosnia in the context of Polish infrastructural projects

Lukasz Sarek

In the beginning of October, the government of the Serb Republic (an autonomous part of Bosnia and Herzegovina), granted a concession to build and operate the Banja Luka-Prijedor highway to the Chinese Shandong International Economic and Technical Cooperation Corp (CSIETC). The Chinese contractor is a member of the state-owned Shandong Hi-Speed Group. CSIETC is going to build and finance the highway construction. As remuneration, the Chinese company would collect the toll fees and keep 5 % of the revenues to cover profits, construction and financing costs.

Chinese propaganda presents its companies participating in the overseas infrastructure projects as investors, while in many cases they are actually only the contracted construction firms. They are paid for the completed work and take no risk related to the project's profitability. Infrastructure initiatives undertaken by Chinese companies are often financed with loans from Chinese policy banks or other state-owned banks. Ultimately, those loans have to be repaid by the contracting state and often create a debt burden which in turn influences the public finances. In many cases, Chinese companies use their own workforce,

materials and equipment which results in the ultimate flow of the loans back to China, bringing few benefits for local industries and communities.

However, there is a possibility that Bosnian Banja Luka-Prijedor could present a different case, since the Chinese side is acting more as an investor than merely a contractor. The structure of the Chinese company's known obligations under the concession makes the deal a variation of a BOT model (build-operate-transfer), where risk of operations profitability is passed on a concessionaire. The Chinese company is said to have conducted a feasibility report. Differently from the widely contested highway in Montenegro built by China Road and Bridge Corporation, the plans of upgrading the connection between Banja Luka and Prijedor were positively evaluated in the past by the World Bank. The new highway was also included in several Bosnian and local Serbian infrastructure development plans.

The local Serb government is responsible for land acquisition but according to the media reports no guarantees related to the project have been granted to the Chinese investor. However, the detailed conditions of the concession have not been published. One of the key issues is whether the Chinese concessionaire will really operate with the full risk of profitability on his side or whether he will demand subsidies from government when project brings losses.

The Bosnian case could be useful for the Polish government in dealing with the influx of the Chinese companies participating in infrastructure tenders. On the one hand, Polish construction companies face growing difficulties caused by rising material and labour costs, combined with the fixed contract value in the public infrastructure projects. Solving the mounting crisis in the construction industry is crucial for maintaining the competitiveness of the Polish companies against their Chinese peers. On the other hand, however, there is a growing number of projects that Polish companies are presently unwilling to take as general contractors, due to temporarily limited financial and operational capabilities.

The Bosnian case shows that some Chinese companies could be now willing to pick the projects that bear wider obligations and a higher risk. The Polish public tender market is

generally very open to foreign companies, including the players from outside the EU. The Polish administration, however, can use a range of tools, such as restricted tenders (in specific situations negotiation procedures and competitive dialogue) to channel Chinese companies into those BOT projects that require significant financing engagement, wider contractor's obligations and a higher risk. The Chinese companies' access to the infrastructural projects should be limited, however, and not granted to projects related to national security and critical infrastructure. Polish enterprises and local communities' interests should be also considered and Chinese investors should be strongly encouraged to use Polish subcontractors together with local materials and equipment as often as possible.

The sale of S-400 system to India in the context of India-Russia and India-US relations

Krzysztof Iwanek

On 5th October this year New Delhi hosted the annual India-Russia summit. Among the deals and inter-governmental agreements signed during the event, the one of utmost importance is: the purchase of the S-400 Triumf (SA-21 Growler) missile system by India. The acquiring of the S-400 is one of the most important deals signed between Moscow and New Delhi in the last years. It is not, however, a political game changer. It only confirms India's will to retain a simultaneous cooperation with both the US and Russia. The New Delhi government will most possibly continue to buy a growing number of military equipment from the United States and to enhance its defence cooperation with Washington. The S-400 may be considered one of the few exceptional and state-of-the-art military technologies that Russia can currently produce. Apart from this, however, Russian defence equipment exports to India have recently declined. The scope of other deals signed during this summit only confirms this trend. Indo-Russian military equipment trade will most possibly continue, however, even if on a somewhat diminished scale. United States' reaction to the S-400 deal will be of great importance now. According to its own CAATSA legislation (Countering America's Adversaries Through Sanctions Act of 2017), the United States government should now retaliate with sanctions against India. Since Washington is keen to export more products to India (both of military and non-military character), the two most possible scenarios seem to be: (1) the US president might make an exception by

waiving sanctions on India or (2) Washington might sanction India temporarily and withdraw this decision at a later stage. Regardless of these two possible outcomes, however, the American apprehensions about the sensitive data which may be collected by the S-400 can cause the US to avoid selling certain military products to India.

Xi-Abe summit. The way ahead for the Sino-Japanese relations?

Alicja Bachulska

The intensification of high-level meetings and diplomatic exchanges between China and Japan suggests that Sino-Japanese relations have recently improved. Yet, the underlying tensions inherent to their bilateral ties remain unresolved. Both countries aspire to a position of regional leaders and continue to fight over disputed territories in the East China Sea. Moreover, historical grievances related to their shared past and its conflicting interpretations prevent Beijing and Tokyo from durably harmonizing their relationship. Last but not least, their respective visions regarding the role of the US in the region have been contradictory. When it comes to the Chinese perspective, the recent rapprochement could be seen as a tactical move representing Beijing's shifting interests in the context of Donald Trump's isolationist trade policies (harmful for both China and Japan). As far as Tokyo is concerned, sustaining tense relations with Beijing seems unfavourable in the long run. Although Japan perceives China as a political and economic rival, it is also open for cooperation in certain fields, such as infrastructure projects in third countries. Japan has been trying to diversify its trading routes (e.g. in order to reduce its dependence on the US – still the main actor protecting freedom of navigation on the Pacific). In this context, creation of new port infrastructure, also in cooperation with China, might be beneficial for Japan in the longer perspective. However, the specific nature of this kind of Sino-Japanese cooperation has not been clearly defined and both countries have been pushing forward their own international infrastructure development and connectivity initiatives. Moreover, China and Japan aim at raising their respective position on the international arena, both regionally and globally. Thus, despite the current situation and external factors enabling Beijing and Tokyo to try to cooperate more closely, the prospects for genuine Sino-Japanese rapprochement seem rather limited.